

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE
LA RESPONSABILITÉ

ENCOURUE PAR LES

AUTOMOBILISTES

A RAISON DES DOMMAGES CAUSÉS PAR EUX

DOCTRINE ET JURISPRUDENCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 5 juin 1928, à 2 heures

PAR

Alexandre CORESSI

Président : M. PIEDELIÈVRE, professeur.

Suffragants : { MM. RIPERT, *professeur.*
JULLIOT DE LA MORANDIÈRE, *professeur.*

PARIS

JOUBE & C^{ie}, ÉDITEURS

45, RUE RACINE, 45

1928

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE
LA RESPONSABILITÉ

ENCOURUE PAR LES

AUTOMOBILISTES

A RAISON DES DOMMAGES CAUSÉS PAR EUX

DOCTRINE ET JURISPRUDENCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 5 juin 1928, à 2 heures

PAR

Alexandre CORESSI

Président : M. PIEDELIÈVRE, professeur.

Suffragants : { MM. RIPERT, professeur.
JULLIOT DE LA MORANDIÈRE, professeur.

PARIS

JOUBE & C^{ie}, ÉDITEURS

45, RUE RACINE, 45

1928

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



DE LA RESPONSABILITÉ

ENCOURUE PAR LES

AUTOMOBILISTES

A RAISON DES DOMMAGES CAUSÉS PAR EUX

INTRODUCTION

Depuis plus d'un quart de siècle on a beaucoup écrit et beaucoup discuté autour de la responsabilité civile des automobilistes. Le sujet en vaut la peine.

On ne peut guère ouvrir un journal sans y lire le récit de quelque accident d'automobile. Et ces accidents croissant toujours en nombre — on n'a encore rien fait pour les voir diminuer — le problème de la responsabilité automobile devient de jour en jour plus angoissant.

D'après une circulaire adressée par M. Renard, directeur de la Sûreté Générale, à MM. les Préfets, la statistique des *accidents mortels* dus à la circulation automobile seule, en 1924, 1925 et 1926, accuse 5.702 accidents, ayant coûté la vie à 5.875 personnes (1.821 conducteurs et occupants de voitures et 4.054 piétons) ; et ces chiffres ne comprennent ni les accidents non mortels dus à la même circulation, ni ceux, mortels ou non, qui sont dus à la circulation des

autres véhicules. L'ensemble doit vraisemblablement atteindre un total très considérable.

Le total en est même effrayant si l'on considère que rien qu'entre le 3 et le 18 août 1927 on a pu compter 73 morts et 130 blessés par les accidents d'automobiles ; ce qui donne une moyenne quotidienne de près de cinq morts et de plus de huit blessés.

C'est devant ces chiffres, devant la gravité des accidents d'automobiles, devant la difficulté quasi insurmontable où la victime se trouve de faire valoir ses droits contre des Compagnies d'assurances puissantes et n'hésitant jamais à épuiser tous les degrés de juridiction, et aussi devant l'intéressante évolution de la jurisprudence, évolution qui vient de se terminer par l'arrêt de la Cour de cassation du 21 février 1927, dans lequel la chambre civile décide d'une manière très nette que la présomption de faute établie par le premier alinéa de l'article 1384 du Code civil s'applique toutes les fois qu'il s'agit d'une chose soumise à la nécessité d'une *garde* en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui, que nous nous sommes proposés d'étudier *la responsabilité civile encourue par les automobilistes à raison des dommages causés par eux*.

Le problème de la responsabilité automobile tout en présentant un grand intérêt au point de vue social, est aussi, au point de vue juridique, un des plus intéressants à étudier.

Il fournit l'occasion de voir qu'on ne peut gouverner indéfiniment avec des institutions faites en un temps

où la vie sociale était totalement différente de ce qu'elle est actuellement.

Le législateur de 1804 n'a pu, malgré sa volonté de faire œuvre durable, donner, aux textes du Code civil, qu'une portée limitée et objective.

Car une loi, malgré sa formule abstraite, ne peut viser que les intérêts du moment, et une fois sortie des mains du législateur, elle ne constitue qu'un document qui vaut par lui-même sur la double base de son texte et du but social qui l'a rendu nécessaire.

En matière de responsabilité, plus qu'en toute autre matière, la jurisprudence a fort bien compris cela. Elle a vu dans les articles 1382 et suivants du Code civil ce but social dont nous parlons. Elle a considéré que ces textes une fois promulgués se détachaient du législateur ; qu'étant tenue de les appliquer elle devait le faire en s'inspirant des nécessités du moment ; et c'est cela qui l'a conduit, après une évolution que nous décrirons tout au long dans notre chapitre III, à rendre l'arrêt Jeand'heur du 21 février 1927.

Comme l'a écrit si justement M. R. Saleilles en préface au livre savant de M. Gény (1) : « Le droit n'est plus une science isolée qui se suffise à elle-même, et qui puisse se renfermer dans ses textes et ses formules ; le droit est une science de faits, une science du dehors, qui comme toutes les sciences, puise dans la nature des choses, puisque c'est le mot consacré, ses éléments premiers de formation et d'interprétation. »

1. *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif*.
Paris, 1919.

En matière de responsabilité automobile la jurisprudence a terminé sa tâche. Elle a tiré tout ce qu'elle a pu des textes du Code civil ; à présent c'est au tour du législateur à parler.

Déjà, dans plusieurs pays étrangers, notre problème a reçu les honneurs de la législation. Mais, reconnaissons-le, nulle part n'existe encore de loi qui donne comme base à la responsabilité automobile un principe juridique solide, clairement et courageusement affirmé. Que la France le fasse, qu'elle reconnaisse à la base de la responsabilité des automobilistes, comme elle l'a fait par la loi du 9 avril 1898 pour la responsabilité patronale, l'idée de risque, elle fera ainsi œuvre de justice.

Cette introduction nous dicte par elle-même le plan que nous avons à suivre dans notre étude. Le voici schématique et complet :

Chapitre I. — Du problème des accidents d'automobiles et du fondement de la responsabilité civile d'après le Code civil.

Chapitre II. — Des règlements administratifs concernant la circulation automobile et de leur influence sur la responsabilité civile.

Chapitre III. — De l'étude de la jurisprudence française en matière de responsabilité automobile et de son évolution.

Chapitre IV. — De la responsabilité civile en cas de transport de personnes par automobile.

Chapitre V. — De l'étude de quelques législations

étrangères concernant la responsabilité civile des automobilistes.

Chapitre VI. — De la nécessité, en France, d'une loi concernant la responsabilité civile des automobilistes à raison des dommages causés par eux.

Après quoi nous concluerons.

CHAPITRE PREMIER

Du problème des accidents d'automobiles et du fondement de la responsabilité civile d'après le Code civil.

La découverte du moteur à explosion, vers la fin du siècle dernier, d'où est née l'industrie automobile, a doté l'humanité d'un moyen de transport nouveau. Depuis, ce moyen de transport s'est de plus en plus démocratisé.

Rien que dans l'espace d'une année, depuis le 1^{er} janvier 1926 jusqu'au 1^{er} janvier 1927, le nombre des automobiles en circulation dans le monde entier est passé de 24.473.629 à 27.650.267, soit un accroissement de 3.176.638 véhicules. La France à elle seule possède 891.000 voitures et vient ainsi en troisième lieu après les Etats-Unis qui comptent 22 millions 137.334 voitures, soit environ 80 % du chiffre mondial, et la Grande-Bretagne qui possède 1.023.651 voitures.

D'après ces chiffres on peut conclure qu'il y a en France une voiture pour environ 45 habitants.

Ce qui frappe au début d'une étude sur les accidents d'automobiles, c'est l'absence presque absolue de toute

statistique complète et probante. Le Préfecture de Police publie, il est vrai, dans l'*Annuaire de la ville de Paris*, un relevé des accidents enregistrés dans la seule ville de Paris, mais cet annuaire lui-même paraît avec un retard de trois à quatre années.

Quoi qu'il en soit relevons les deux tableaux que l'*Annuaire de la ville de Paris* de 1923 et 1924, paru en décembre 1927, nous donne, concernant les accidents causés par les différents véhicules circulant dans Paris.

Relevé des accidents enregistrés à la Préfecture de Police et causés par les différentes espèces de véhicules circulant dans Paris, en 1923.

Véhicules	Accidents mortels			Blessures			Accidents matériels	Totaux
	Hommes	Femmes	Enfants au-dessous de 16 ans	Hommes	Femmes	Enfants au-dessous de 16 ans		
Tramways.....	16	2	—	1.241	783	126	5.951	8.119
Autobus.....	8	4	1	851	513	102	6.133	7.612
Hippomobiles.....	13	4	10	1.556	607	213	16.458	18.871
Motocycles et side-cars.....	1	—	—	263	154	62	894	1.374
Automobiles.	46	24	11	8.636	4.065	1.166	55.269	69.217
Bicyclettes.....	1	2	—	1.151	932	502	3.546	6.134
Totaux.....	85	36	22	13.698	7.054	2.171	88.261	111.327

**Relevé des accidents enregistrés à la Préfecture de Police
et causés par les différentes espèces de véhicules circulant
dans Paris, en 1924.**

Véhicules	Accidents mortels			Blessures			Accidents matériels	Totaux
	Hommes	Femmes	Enfants au-dessous de 16 ans	Hommes	Femmes	Enfants au-dessous de 16 ans		
Tramways.....	8	5	—	1.380	854	123	6.594	8.964
Autobus.....	13	5	3	1.127	640	129	6.841	8.758
Hippomobiles.....	7	2	—	1.805	690	220	18.570	21.294
Motocycles et side-cars.....	1	1	—	338	207	83	1.380	2.010
Automobiles....	54	33	20	11.010	4.894	1.336	73.416	90.763
Bicyclettes.....	—	1	—	1.568	1.160	540	4.635	7.904
Totaux.....	83	47	23	17.228	8.445	2.431	111.436	139.693

Ces deux tableaux peuvent se passer de tout commentaire, les chiffres étant assez éloquentes par eux-mêmes. Remarquons simplement que près de 75 % des accidents enregistrés à Paris sont dus à des véhicules automobiles (automobiles, autobus et motocyclettes), et qu'on peut constater entre 1923 et 1924 une augmentation de 23.328 accidents dus à ces véhicules. Regrettons de ne pas avoir les chiffres de 1927, la comparaison n'aurait pas manqué d'être intéressante.

Les accidents occasionnés par les véhicules automobiles vont donc croissant en nombre, et chaque fois qu'un accident se produit une question de responsabilité se pose.

Quelle solution nous offre le Code civil ?

Celle contenue dans les articles 1382 et 1383.

La responsabilité, et déclarons ici, une fois pour toute, qu'il n'est question dans cette étude que de la responsabilité civile, est une dette ; celui sur qui elle pèse ne peut s'en libérer qu'en payant.

C'est ainsi que lorsqu'on pose en termes de droit la question de la responsabilité civile, il s'agit essentiellement de savoir en quels cas et à quelles conditions une personne devra réparer le dommage qu'elle a occasionné à une autre. Ce qui revient à dire que le problème de la responsabilité civile se ramène à savoir sur qui doit définitivement peser le dommage occasionné : est-ce sur la victime, est-ce sur l'auteur du dommage ?

Les règles édictées par les articles 1382 et 1383 du Code civil permettent à la victime de faire passer le dommage qu'elle a subi sur celui qui l'a causé. Mais pour cela elle doit établir la preuve d'une faute, source du dommage qui l'a frappée soit dans sa personne, soit dans son patrimoine.

Plusieurs auteurs ont trouvé trop étroites les conditions de la responsabilité civile et ont cherché à les étendre, poussés d'abord par les accidents industriels, puis par les accidents d'automobiles.

On a essayé de démontrer que l'exigence d'une faute limitait par trop l'application effective de la responsabilité, par cela même qu'il s'agit d'un élément purement psychologique dont la preuve nécessaire à rapporter, se trouve être souvent, sinon impossible, du moins d'une extrême difficulté.

Partant de là, on a tout d'abord proposé d'appliquer à la responsabilité du fait des choses inanimées, au lieu et place des articles 1382 et 1383 du Code civil, l'article 1386, en le généralisant. On n'enlève pas ainsi à la responsabilité son caractère subjectif ; elle continue toujours à avoir comme base l'idée de faute, mais une faute présumée.

Mais l'article 1386 du Code civil qui vise les accidents causés par la ruine d'un bâtiment exige la preuve d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction. Exiger une telle preuve en cas d'accident d'automobile est pratiquement aussi difficile que demander à administrer la preuve d'une faute.

Aussi cette théorie, soutenue surtout pour les accidents industriels, n'a eu que fort peu de succès.

On chercha autre chose, et c'est ainsi qu'on édifia la théorie dite du risque créé ou objective, basée non plus sur l'idée de faute mais sur l'idée de risque. Elle fut exposée pour la première fois, et toujours pour les accidents industriels, par Labbé, en 1871 (1). Mais le célèbre arrêtiste ne devait se rallier ouvertement à la théorie du risque qu'en 1890 (2).

1. S.1871.1.9 : « l'homme doit prélever sur la valeur de sa chose et sur le profit qu'il en a retiré de quoi indemniser les tiers à qui la chose a nui ».

2. S.1890.4.17 : « Nous avons, en 1871, lié essentiellement la responsabilité à la faute ; mais après une réflexion plus profonde, une étude plus attentive de la rédaction de la loi, plus touché que nous ne l'avons été de la corrélation entre les chances bonnes ou mauvaises d'une opération volontaire, entre les profits et les risques d'une entreprise, nous changeons de sentiment et nous accordons, en équité, notre adhésion au principe : que celui qui perçoit les émoluments procurés par une machine susceptible de

Cette théorie qui sommeillait déjà au fond de beaucoup d'esprits, selon l'expression même de Labbé, devait se préciser vers 1894 sous l'influence de M. Saleilles et un peu plus tard sous celle de M. Josserand (1). Elle est adoptée aujourd'hui par MM. les professeurs César Bru et Ripert.

On prétendit rencontrer un appui dans le 1^{er} alinéa de l'article 1384 du code civil d'après lequel « on est responsable du fait des choses que l'on a sous sa garde ». Ce membre de phrase qui avait passé jusqu'alors inaperçu, on l'isola et on lui fit dire que par le seul fait qu'on a sous sa garde une chose inanimée, on est responsable de plein droit si cette chose cause à autrui un dommage.

Cette interprétation qu'on a voulu donner de l'article 1384 § 1 du Code civil ne nous paraît pas fondée, et cela pour deux raisons.

La première, c'est que dans l'ancien droit on ne connaissait que deux cas dans lesquels le propriétaire était tenu, en vertu de règles dérogeant au droit commun, de réparer le préjudice causé par sa chose. C'était quand le dommage résultait du fait d'un animal ou de la chute d'un bâtiment.

Or, le législateur de 1804 n'a pas été un novateur, il n'a fait que reproduire en les mettant au point les idées contenues dans les ouvrages des anciens auteurs.

nuire aux tiers, doit s'attendre à réparer les préjudices que cette machine a causés. »

1. Saleilles, *Les accidents de travail et la responsabilité civile. Etude sur la théorie générale de l'obligation*. — Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées* (1897).

D'ailleurs, s'il avait eu l'intention de consacrer une responsabilité spéciale du fait des choses, il n'aurait pas manqué de justifier un tel désir. Or, on peut lire et relire les travaux préparatoires du Code civil et en particulier ceux qui ont précédé la rédaction des articles 1384 et suivants, en dehors des bâtiments il n'est nullement question des autres choses inanimées.

La seconde raison qui nous fait rejeter l'opinion d'après laquelle le Code civil consacrerait dans l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 le principe du risque créé, est celle-là même qu'a exposée un avocat belge, M. Tart, dans une très intéressante brochure intitulée : *Le dommage causé par les objets inanimés*.

M. Tart qui s'est livré à une étude minutieuse des travaux préparatoires du Code civil a relevé ce fait important que « les articles 1384 et 1385 formaient dans le projet primitif un unique article 19... On a plus tard scindé l'article en deux tronçons, sans donner les motifs de cette division, et sans que le Tribunat, dans sa communication officielle, eût fait à cet égard aucune observation. Treilhard qui a présenté au Conseil d'Etat la rédaction définitive, a sans doute, et avec raison, trouvé le premier article trop long. Il l'a séparé en deux parties ; mais il n'a point songé à modifier le premier alinéa, qui n'avait soulevé aucune critique (1) ».

Ainsi l'article 1384 § 1 du Code civil ne fait que poser

1. Tart : *Le dommage causé par les objets inanimés*, Liège 1898, p. 26 et s.

une formule générale. La fin de l'article en développe la première partie et l'article 1385 la seconde.

Par « on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde » le législateur a donc voulu dire que l'on est responsable du dommage causé par des êtres animés autres que des personnes, c'est-à-dire par les animaux (1).

D'où il résulte que, d'après le Code civil et suivant la tradition recueillie par ses rédacteurs (2), on est responsable du fait des choses inanimées comme on est responsable de son propre fait. Il s'ensuit que la responsabilité du fait des choses se trouve subordonnée aux mêmes conditions que la responsabilité du fait personnel.

Une personne ne sera tenue, d'après le Code civil, à réparer le dommage causé par sa chose qu'autant qu'on aura démontré qu'elle a commis une faute qui est en relation directe avec l'événement dommageable.

Il est indispensable de comprendre les articles 1382 et suivants du Code civil tels qu'ils sont, en toute loyauté et en toute franchise.

Nous croyons avoir ramené leurs prescriptions à leurs termes exacts.

Du moment que le législateur de 1804 a voulu que la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle soit une responsabilité subjective basée sur la notion de faute,

1. V. note Esmein : S. 1910.1.17 § 2. — Léon Michel dans *Rev. crit. de lég. et de jurisprudence*, 1901, p. 603. — Planiol dans *Rev. crit. de lég. et de jurisprudence*, 1906, p. 80.

2. V. Locré, *Lég. civ., comm., et crim. de la France*.

le juriconsulte soucieux de son rôle et conscient de la limite de ses pouvoirs ne peut être fondé à remplacer de son autorité propre cette responsabilité par une autre purement objective.

Il n'a d'ailleurs pas besoin de détourner de leur signification les textes du Code civil. Qu'il lui suffise de remarquer que le Code civil tout en mettant à la base de la responsabilité l'idée de faute ne déclare nulle part incompatible avec les principes du droit, une responsabilité objective.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer dans notre introduction (1) il n'est pas possible qu'une loi faite il y a un siècle et quart puisse viser et résoudre tous les problèmes juridiques qui se posent dans le monde social actuel.

Qu'on nous comprenne bien, les principes de justice qui ont présidé à l'élaboration du Code civil étant éternels ne se sont nullement modifiés ni altérés, ce sont les applications qui ont inspiré la rédaction des articles 1382 et suivants qui ne sont plus les mêmes.

Le législateur de 1804 ignorait tout de la circulation automobile et de ses dangers. Nul ne peut savoir, s'il aurait maintenu pour elle le principe de l'article 1382, s'il avait pu la prévoir.

Nous ne craignons pas d'aller plus loin et d'affirmer qu'il ne l'aurait pas fait.

Pour comprendre la raison qui nous fait être si catégorique il suffit de prendre connaissance de l'article 1385. « Personne ne soutiendra qu'il y ait une raison sérieuse

1. V. *supra*, p. 7.

de mieux traiter, au point de vue de leur responsabilité civile, les propriétaires d'automobiles que les propriétaires de chevaux. Si ces derniers subissent une présomption de faute, quels seraient, en législation, les motifs pour lesquels les premiers y échapperaient ? Il est évident que si les rédacteurs du Code civil avaient prévu l'invention des véhicules où la traction animale serait remplacée par la traction mécanique, ils n'auraient pas accordé à la seconde, vis-à-vis de la première, une sorte de privilège (1). »

Le législateur moderne ne doit pas attendre plus longtemps. Il doit, comme il l'a fait en 1898 pour la responsabilité patronale, établir un texte de loi d'après lequel tout automobiliste serait responsable de plein droit en cas de dommage causé à des tiers (2).

1. Wahl, *La resp. civ. relative aux accidents d'automobiles*, dans *Rev. trim. de dr. civ.*, 1908, p. 5, n° 23.

2. V; *infra*, chapitre VI.

CHAPITRE II

Des règlements administratifs concernant la circulation automobile et de leur influence sur la responsabilité civile.

Si les accidents d'automobiles n'ont pas encore reçu, en France, les honneurs d'une législation spéciale, ils ont reçu sans compter ceux du prétoire.

Mais avant d'aborder les solutions de la jurisprudence, nous croyons utile et intéressant d'examiner la réglementation dont a été dotée la circulation automobile et cela parce que cette réglementation a une grande influence sur la responsabilité de l'automobiliste qui y contrevient.

L'infraction aux règlements constituant une faute, la preuve de leur violation suffit pour entraîner la condamnation de l'auteur de l'accident.

Le premier texte réglementant sérieusement et complètement la police de la circulation fut le décret du 10 mars 1899 modifié par celui du 10 septembre 1904.

Ce n'était qu'un début. Déjà plusieurs années avant la guerre, l'opinion publique avait demandé un code de la route prévoyant et réglementant la surveillance et la circulation des véhicules de toute sorte.

Grâce à l'active impulsion de M. Le Trocquer, ministre des travaux publics, une réglementation mise à l'étude en 1909, vit le jour avec un décret du 27 mai 1921 (1).

Dès 1922 un nouveau décret du 31 décembre (2) « portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage » venait abroger celui du 27 mai 1921. C'est celui que nous avons à examiner ici, puisque c'est celui qui est encore applicable de nos jours malgré les quelques modifications qui y ont été apportées par la suite (3).

Le Code de la route — c'est ainsi que l'on désigne le décret du 31 décembre 1922 — comprend VII chapitres et 64 articles.

Le chapitre I (articles 4 à 17) contient les « dispositions applicables à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés », le chapitre II (articles 17 à 21) est consacré aux véhicules à traction animale et le chapitre III (articles 21 à 34) aux véhicules automobiles. Le IV^e chapitre s'occupe (articles 34 à 48) des véhicules attelés ou automobiles affectés aux services publics de transport en commun, le V^e (articles 48 à 55) des dispositions applicables aux cycles ; le VI^e (articles 55 à 59) de celles applicables aux piétons et aux animaux non attelés ni montés, et le VII^e enfin (articles 59 à 64) « des dispositions transitoires et diverses ».

1. *Journal officiel*, 31 mai 1921.

2. *Journal officiel*, 6 janvier 1923.

3. V. décret du 12 sept. 1925 : *J. Off.*, 17 sept. 1925 et décret du 12 av. 1927 : *J. Off.*, 15 avril 1927.

Nous laisserons bien entendu de côté tout ce qui ne concerne pas les automobiles, pour n'étudier que le chapitre III et quelques articles ayant une portée générale et qui sont contenus dans le chapitre I.

L'article 24 du décret du 31 décembre 1922, abrogé et remplacé par le décret récent du 12 avril 1927 dispose que « tout automobile, autre que la motocyclette, doit être muni, dès la chute du jour, à l'avant, de deux lanternes à feu blanc, et, à l'arrière, d'une lanterne à feu rouge placée à gauche.

« Pour la motocyclette...

« En outre, tout véhicule marchant à une vitesse supérieure à 20 kilomètres à l'heure devra porter au moins un appareil supplémentaire ayant une puissance suffisante pour éclairer la route à 100 mètres en avant et dont le faisceau lumineux sera réglé de manière à n'être pas aveuglant pour les autres usagers de la route. L'emploi de ces appareils est interdit, à la traversée des agglomérations dans les voies pourvues d'un éclairage public... »

D'après cet article, l'automobiliste qui conduit la nuit sans lanterne est en faute, et il encourt une responsabilité, si sa voiture vient, par exemple, à être heurtée à l'arrière par une autre automobile qui en est endommagée (1).

Mais si cette dernière circulait elle-même par une nuit obscure à une vitesse de 20 kilomètres à l'heure avec un éclairage qui ne lui permettait pas de voir la

1 V. Trib. civ. Dijon, 23 nov. 1911 : *Gaz. Trib.*, 7 mars 1912.

voiture qui le précédait à une distance de deux mètres, son conducteur est lui-même en faute et doit dès lors supporter une part du dommage qu'il a subi.

Dans l'affaire Planson contre Rémy Bourlier, la Cour d'appel de Dijon a décidé (1) que « le fait que les phares d'une voiture automobile se seraient éteints par suite de la gelée, ne saurait être considéré comme un cas de force majeure car il était possible d'y remédier par une intervention en cours de route. En conséquence, *en voyageant dans la nuit avec ses phares éteints, le conducteur se rend coupable d'une faute qui engage sa responsabilité en cas d'accident* ».

La Cour de cassation qui eut à se prononcer dans cette même affaire, le fit dans le même sens (2). « Attendu que l'arrêt attaqué déclare que les deux phares à acétylène s'étant éteints, *il appartenait à Bourlier ou à son chauffeur de pourvoir à l'éclairage, autrement que par deux lanternes qui ne permettaient de voir qu'à un mètre de distance* ; que, par cette omission et en négligeant de prendre les précautions prescrites par les décrets alors en vigueur, loin de pouvoir invoquer un cas de force majeure, Bourlier ou son préposé *ont commis une faute qui a été la cause directe et unique de l'accident.* »

L'opinion de la Cour de cassation, comme on le voit, est très nette à ce sujet.

De l'article 24 du Code de la route il faut rapprocher l'arrêté du 28 juillet 1923, d'après lequel le système d'éclairage des automobiles doit être disposé de façon à

1. C. de Dijon, 15 nov. 1923: D. H., 1924.153.

2. Cass. req., 21 déc. 1925: Gaz. Pal., 1926.1.406.

permettre de supprimer l'éblouissement qui peut en résulter pour les usagers de la route.

Et voici une très intéressante application qui en a été faite par le tribunal civil de la Seine (1).

Une voiture hippomobile de livraison arrêtée est heurtée par un camion qui la brise et blesse le cheval. D'après l'enquête, l'accident étant dû à un tiers dont l'automobile, avec ses phares allumés, projetait une lumière aveuglante empêchant d'apercevoir les voitures se trouvant devant elle, ce tiers fut condamné à réparer les conséquences de l'accident. En effet, n'ayant pas muni ses phares d'un dispositif permettant d'en modérer l'éclat, le tiers automobiliste contrevenait à l'arrêté du 28 juillet 1923 et partant, était en faute.

L'article 25 du Code de la route est ainsi conçu : « En rase campagne, l'approche de tout véhicule automobile doit être signalée, en cas de besoin, au moyen d'un appareil sonore susceptible d'être entendu à 100 mètres au moins et différent des types de signaux réservés à d'autres usagers par des règlements spéciaux.

« Toutefois, dans les agglomérations, le son émis par l'avertisseur devra rester d'intensité assez modérée pour ne pas incommoder les habitants ou les passants, ni effrayer les animaux. L'usage des trompes à sons multiples, des sirènes et des sifflets y est interdit. »

C'est ainsi que le conducteur d'une automobile qui ayant corné à l'approche d'un attelage, continue à faire usage de son signal avertisseur alors que le cocher de l'at-

1. 31 janv. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.659.

telage avait pris soin de ranger sa voiture et de maintenir son cheval, est en faute si le tapage intempestif de la trompe effraie le cheval qui se cabre et est accroché et blessé au passage de l'automobile (1).

L'article 53 du Code de la route contient la formule générale d'après laquelle « les conducteurs de véhicules quelconques sont tenus d'avertir les piétons de leur approche ».

L'automobiliste n'est d'ailleurs pas obligé de signaler son passage à tous les coins de rue lorsque sa voiture peut facilement être vue. « On ne saurait faire grief à un chauffeur de n'avoir pas corné, sous prétexte qu'il devrait corner à tous les coins de rue ; cette pratique rendrait absolument impossible la circulation des piétons par la multiplicité des appels sonores (2). »

L'article 26 s'occupe des dispositions concernant la vérification des automobiles par le service des mines avant leur mise en circulation.

L'article 27 dispose que toute voiture doit être munie de plaques d'identité. L'autorisation de circuler sera demandée au préfet de chaque département selon la résidence du propriétaire de l'automobile (article 28).

Quant à l'article 29, auquel il faut joindre l'arrêté du 18 juillet 1926 (3) il décide que nul ne peut conduire un véhicule automobile avant de s'être fait délivrer par

1. Cons. d'Etat, 23 janv. 1914. Perin frères c. l'Etat : *Gaz. Pal.*, 1914. I. 523.

2. Trib. corr. Nice, 4 fév. 1925 : *La Loi*, 13 août 1925.

3. Arrêté relatif à la délivrance du permis de conduire. *Journal officiel*, 20 août 1926.

les autorités compétentes un permis de conduire.

Mais la jurisprudence est d'avis que le simple fait de conduire sans avoir de permis n'est pas à lui seul de nature à faire déclarer l'automobiliste civilement responsable, car pour que la faute engendre une responsabilité elle doit être la cause du dommage.

Et voici l'article 31 : « Sans préjudice des responsabilités qu'il peut encourir à raison des dommages causés aux personnes, aux animaux, aux choses ou à la route, tout conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse ; il est tenu, non seulement de réduire cette vitesse à l'allure autorisée sur les voies publiques, pour l'usage desquelles les préfets et les maires ont le droit d'édicter des prescriptions légales, conformément aux dispositions de l'article 62 du présent décret, mais de ralentir ou même d'arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation, notamment dans les agglomérations, dans les courbes, les fortes descentes, les sections de route bordées d'habitations, les carrefours, lors d'un croisement ou d'un dépassement, ou encore, lorsque, sur la voie publique, les bêtes de trait, de charge ou de selle ou les bestiaux montés ou conduits par des personnes, manifestent à son approche des signes de frayeur.

« La vitesse des automobiles doit également être réduite dès la chute du jour et en cas de brouillard... »

Comme on peut s'en apercevoir, à l'heure actuelle il

n'y a pas un maximum de vitesse établi pour les automobiles sauf les dispositions de l'arrêté du 25 janvier 1923 (1) en ce qui concerne les véhicules automobiles

1. Arrêté du 25 janvier 1923, *Journal officiel*, 26 janvier 1923 :

Art. 1. — Les véhicules automobiles dont le poids total en charge est supérieur à 3.000 kilogrammes, sont astreints, suivant leur poids total en charge, la nature de leur bandage et leur affectation au transport, soit des personnes, soit des marchandises, à ne pas dépasser les vitesses maxima ci après :

Catégorie	Poids total en charge	Vitesse maximum à l'heure		
		Bandages rigides seulement tolérés jusqu'au 1 ^{er} juin 1926	Bandages élastiques	
		Tous transports	Transport des personnes	Transport des marchandises
		kilomètres	kilomètres	kilomètres
1 ^{re}	3.001 kgr. à 4.500 kgr.	12	35	25
2 ^e	4.501 kgr. à 8.000 kgr.	8	25	20
3 ^e	8.001 kgr. à 11.000 kgr.	5	15	15
4 ^e	Au-dessus de 11.000 kgr.	5	8	8

Art. 2. — A titre provisoire les vitesses maxima que peuvent atteindre les véhicules automobiles dont le poids total en charge dépasse 3.000 kgr. s'ils sont pourvus de bandages pneumatiques, sont fixées comme suit :

Catégorie	Poids total en charge	Vitesse maximum à l'heure	
		Transport des personnes	Transport des marchandises
		kilomètres	kilomètres
1 ^{re}	3 001 kgr. à 4.500 kgr.	40	35
2 ^e	4.501 kgr. à 8.000 kgr.	35	30
3 ^e	8 001 kgr. à 11.000 kgr.	25	20
4 ^e	Au-dessus de 11.000 kgr.	15	10

Art. 3. — Indépendamment de leur droit de fixer des vitesses inférieures aux maxima ci-dessus, d'après l'état des lieux et les nécessités de la sécurité publique, les préfets peuvent, sur avis conforme du maire et des services de voirie compétents, exceptionnellement autoriser des vitesses supérieures sur des chaussées spécialement aménagées pour la circulation des véhicules de poids lourds

Art. 4...

dont le poids en charge dépasse 3.000 kilogrammes.

En principe, donc, la vitesse est libre, mais l'automobiliste doit toujours rester maître de sa vitesse, c'est-à-dire être en mesure de s'arrêter immédiatement si sa marche peut être la cause de quelque accident (1).

« Tout conducteur de véhicule doit, en principe, dit le tribunal civil de Nice (2), mesurer sa vitesse à la portée de son champ visuel, c'est-à-dire qu'il doit être prêt à s'arrêter lorsqu'un obstacle, inopinément, se trouve à la limite de ce champ visuel et avant de l'atteindre. »

D'où il résulte, que le fait de parcourir une rue en automobile à une vitesse qui ne laisse ni aux piétons, ni aux autres véhicules, ni aux animaux, le temps matériellement nécessaire pour se garer, entraîne à lui seul, en cas d'accident, la responsabilité du chauffeur, sans qu'il soit nécessaire d'établir aucune autre faute particulière, à l'encontre de celui-ci (3).

Une question se pose, cependant, immédiatement à l'esprit : comment va-t-on apprécier la vitesse d'une automobile et savoir si celle-ci est excessive, partant, engage, sans nécessité d'aucune autre preuve, la responsabilité du conducteur ?

La réponse n'est pas commode à faire. L'article 31 du décret du 31 décembre 1922 parle bien de l'obligation faite au conducteur d'automobile de rester *maître de sa vitesse*, mais ne nous dit pas ce qu'il faut entendre exactement par là.

1. En ce qui concerne la limitation de la vitesse voir *infra*, p. 41 et s.

2. 7 janv. 1907 : *Gaz. Trib.*, 18 sept. 1907.

3. V. Trib. Paix Paris, 19 avr. 1907 : *Gaz. Trib.*, 21 avr. 1907.

Il nous semble que tout doit se ramener à une question de fait dont le juge du fond sera le seul maître. C'est à lui d'apprécier si dans les circonstances qui ont entouré l'accident, l'automobiliste conduisait à une vitesse excessive engageant sa responsabilité (1).

Aussi, l'automobiliste qui se livre, sur la voie publique, à une locomotion trop accélérée, le fait à ses risques et périls. Sa responsabilité est engagée en cas d'accident, alors même qu'aucune autre faute n'est démontrée contre lui.

Parmi le grand nombre d'arrêts intéressants que nous avons sous les yeux citons celui du tribunal civil de Toulouse (2). Il décide que « si en principe le conducteur d'automobile doit rester constamment maître de sa vitesse de manière à arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule peut être une cause d'accident, il est astreint à des mesures de précautions beaucoup plus rigoureuses, lorsque, quittant la direction suivie, il engage brusquement son automobile dans un tournant de rue où la circulation est fréquente.

« Dans ces circonstances, étant donné le changement subit de direction, malgré l'allure modérée du véhicule, quelles que soient les hésitations des piétons et la place qu'ils occupent sur la chaussée, le conducteur est en faute, sauf le cas de force majeure, s'il n'était pas à même d'arrêter instantanément son automobile devant l'obstacle qui se présente à lui. »

Le conducteur d'automobile qui se trouve, avec sa

1. V. *infra*, p. 42.

2. 17 janv. 1906 : *La Loi*, 21 mai 1906.

voiture, au milieu d'un encombrement, est obligé, sous peine d'imprudence — et qui dit imprudence dit application de l'article 1383 du Code civil — de rouler à une allure telle qu'il puisse arrêter sa machine devant tout obstacle, dont la brusque rencontre, toujours possible en pareille circonstance, peut et doit être toujours prévue (1).

Il nous faut avant de passer à l'examen des dispositions contenues dans les articles 7 § 4, 9, 10 et 11 du Code de la route, citer l'article 8 de ce même code qui stipule que « les conducteurs de *véhicules quelconques*, de bêtes de trait, de somme ou de selle, ou d'animaux, doivent toujours marcher à une allure modérée dans la traversée des agglomérations, et toutes les fois que le chemin n'est pas parfaitement libre ou que la visibilité n'est pas assurée dans de bonnes conditions » (2).

L'alinéa 4 de l'article 7 du décret du 31 décembre 1922 est ainsi conçu : « Ils (*les conducteurs de voitures*) peuvent utiliser le milieu ou la partie droite de la chaussée, mais il leur est interdit de suivre la partie gauche, sauf en cas de dépassement ou de nécessité de virage. »

Le fait pour un automobiliste de tenir sa gauche au

1. V. Bruxelles, 3 déc. 1902 ; *La Loi*, 3 févr. 1903.

2. V. en ce qui concerne les accidents dus à un excès de vitesse : Amiens, 27 juill. 1907, Mantel c. Dourier ; D.P. 1908.2.316. — Amiens, 29 oct. 1907, Hausmann c. De Bellay ; D.P. 1908.5.32. — Amiens, 21 février 1921 ; *Gaz. Trib.*, 2 avril 1922. — Trib. civ. Chalon-sur-Saône, 22 févr. 1921, Garnier c. Chemins de fer de Saône-et-Loire ; *Gaz. Pal.*, 1921.2.124. — Cass. req., 8 déc. 1925. Agence générale des transports automobiles Mitjaville c. Sauvage ; *Gaz. Pal.*, 1926.1.171.

lieu de prendre sa droite constitue donc une faute (1). Cependant, il peut dans certains cas rouler sur la gauche, il est même tenu de le faire sous peine d'engager sa responsabilité.

C'est ainsi que « le conducteur d'une automobile, qui route sur une route large de six mètres, commet une faute grave au moment où il dépasse un troupeau de vaches, en restant sur la droite de la route, à un mètre de l'accotement, et en rasant littéralement le troupeau, alors qu'une prudence élémentaire lui commandait, même s'il ne voyait pas de mouvements intempestifs de la part des animaux, de les prévoir, et de s'écarter sur la gauche de la chaussée, qui était libre (2) ».

De même un chauffeur est digne d'éloges et nullement en faute, lorsque voulant éviter un enfant qui vient de se jeter devant sa machine, il prend brusquement sa gauche (3).

Un conducteur n'est pas davantage en faute lorsque, s'apercevant brusquement que la route est barrée, et prévoyant un danger imminent en continuant sa marche à droite, il prend sa gauche, alors même, que par cette manœuvre, il ne peut éviter un autre danger prévu, toutefois moindre que le premier (4).

Mais l'automobiliste qui, trouvant le côté droit et le milieu de la route occupés, prend le côté gauche de la route, entreprend cette manœuvre à ses risques et

1. V. Trib. civ. Bordeaux, 1^{er} juin 1909 : D.P. 1911.5.20. — Cons. d'Etat, 26 janv. 1906. S. 1908.3.28.

2. Trib. civ. Rennes, 15 janvier 1926 : *La Loi*, 30 mars 1926.

3. Trib. corr. Narbonne, 26 juin 1903 : *La loi*, 2 sept. 1903.

4. Trib. paix Montendre, 2 févr. 1911 : D. P. 1914.2.108

périls. Il doit, par conséquent, se montrer extrêmement prudent en ne dépassant pas la vitesse du pas d'un homme et en ne cessant d'avertir de sa présence. Dès lors, s'il néglige ces précautions, il est responsable de l'accident qu'il peut causer.

L'article 9 du Code de la route précise que « les conducteurs de véhicules quelconques... doivent prendre leur droite pour croiser ou se laisser dépasser ; ils doivent prendre à gauche pour dépasser.

« Ils doivent se ranger à droite à l'approche de tout véhicule ou animal accompagné. Lorsqu'ils sont croisés ou dépassés, ils doivent laisser libre à gauche le plus large espace possible et au moins la moitié de la chaussée quand il s'agit d'un autre véhicule ou d'un troupeau, ou deux mètres quand il s'agit d'un piéton, d'un cycle ou d'un animal isolé.

« Lorsqu'ils veulent dépasser un autre véhicule, ils doivent, avant de prendre la gauche, s'assurer qu'ils peuvent le faire sans risquer une collision avec un véhicule ou animal venant en sens inverse.

« Il est interdit d'effectuer un dépassement quand la visibilité en avant n'est pas suffisante.

« Après un dépassement, un conducteur ne doit ramener son véhicule sur la droite qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans inconvénient pour le véhicule ou l'animal dépassé. »

C'est en application de cet article que l'automobiliste sera déclaré responsable en cas d'accident occasionné alors qu'il cherchait à dépasser par la droite un piéton

qui, marchant dans la même direction, lui a livré la place nécessaire à gauche de la route (1).

Voici quel est à ce sujet l'avis du tribunal civil de la Seine (2) : « Conformément au règlement de la circulation, tout véhicule voulant dépasser un cycliste ou un cavalier ou toute autre voiture doit doubler à gauche. En continuant à tenir sa droite, alors surtout que la gauche est libre, le conducteur commet une faute qui, en cas d'accident, fait retomber sur lui toute la responsabilité ».

De même il a été jugé que lorsqu'une automobile renverse et blesse un piéton qui circulait sur la chaussée, mais en tenant exactement sa droite (dans la mesure où le lui permettaient les tas de gravier qui encombraient ce côté de la route) on ne saurait imputer au piéton la faute de n'avoir pas pris un trottoir longeant cette route sur le côté gauche. C'est l'automobiliste qui doit être déclaré responsable, car il lui appartenait de dépasser le piéton à gauche, et, en cas d'impossibilité, d'être assez maître de sa vitesse pour s'arrêter et ne reprendre sa route que quand le dépassement sur la gauche fut devenu possible (3).

Toujours d'après l'article 9 l'automobiliste avant de dépasser une voiture marchant devant lui, doit s'assurer qu'il va lui être laissé un passage libre. Lorsque, après appel, la voiture de devant se range à sa droite,

1. Trib. civ. Rennes, 8 août 1907 : D. P. 1908.5.13.

2. Trib. civ. Seine, 7 janvier 1907.

3. Trib. civ. Boulogne-sur-Mer, 25 oct. 1923, *Gaz. Pal.*, 1923.2.703.

celui qui conduit la voiture de derrière est fondé à croire qu'on lui laisse le passage libre.

Mais cette règle cesse d'être applicable quand la voiture de devant va arriver à un carrefour, où plusieurs routes s'entrecroisent. Dans ce cas, le fait par le conducteur de la voiture de devant de se placer à sa droite ne constitue en lui-même, aucune indication décisive. Le mouvement à droite pouvant avoir été opéré, non pas pour laisser passer l'autre voiture, mais bien pour diriger le véhicule dans une des autres voies aboutissant au carrefour.

En conséquence, le conducteur d'une automobile qui cherche à dépasser une voiture roulant devant lui, à un croisement de routes, commet une imprudence qui engage sa responsabilité (1).

Enfin, comme application de l'avant dernier alinéa de l'article 9 qui dispose que le conducteur d'une automobile doit, avant de s'engager à gauche pour dépasser une voiture se trouvant devant lui, s'assurer que la voie est libre, nous citerons le cas d'un automobiliste qui s'étant engagé sur la voie d'un tramway, alors que cette voie était occupée par d'autres véhicules, a été déclaré en faute et responsable de l'accident qui s'en est suivi.

L'article 10 du Code de la route, modifié par le décret du 12 avril 1927 (2) est ainsi conçu : « Tout conducteur de véhicule ou d'animaux, abordant une bifurcation ou

1. V. Trib. civ. Castres, 7 mai 1907 : D. P. 1908.5.8.

2. *Journal officiel*, 15 avril 1927.

une croisée de chemins, doit annoncer son approche et vérifier que la voie est libre, marcher à une allure modérée et serrer sur sa droite, surtout aux endroits où la visibilité est imparfaite.

« Le conducteur est tenu, aux bifurcations et croisées de chemins, de céder le passage au conducteur qui vient sur la voie à sa droite. »

L'ancien article 10 donnait aux véhicules circulant sur une route nationale la priorité de passage aux croisements. Les véhicules circulant sur les autres routes devaient céder le passage à ceux qui se présentaient par des voies débouchant sur leur droite.

Le décret du 12 avril 1927 a assimilé toutes les routes et s'est contenté d'enjoindre aux conducteurs se trouvant à un croisement de chemins de céder le passage à l'automobile qui vient sur la voie à sa droite.

Toutes les voies étant considérées, actuellement, comme étant de même catégorie, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de leur importance comparative, le conducteur qui suit même une route nationale est tenu de céder le passage à celui qui vient à déboucher à sa droite d'un chemin rural, par exemple.

De son côté, le conducteur d'un véhicule qui, suivant un chemin rural, aborde un carrefour sans ralentir et surveiller si une autre voiture ne débouche à sa droite, est en faute (1).

1. V. Trib. civ. Boulogne-sur-Mer, 1^{er} juin 1923 : S. 1923.2.60. — Trib. civ. Saint-Dié, 30 déc. 1921 : *Rec. assur.*, 1922.183. — Cass. crim., 6 févr. 1926 : *Gaz. Trib.*, 2 sept. 1926. — Trib. civ. Bordeaux, 1^{er} mars 1926 : *Gaz. Trib.*, 9 sept. 1926. — C. Paris, 24 avr. 1926 : *Rec. assur.*, 1926.239.

Mais, fait très exactement remarquer un arrêt de la Cour d'Amiens (1) : « la priorité de passage ne donne pas à l'automobiliste qui en bénéficie le droit de renverser les obstacles qui peuvent se dresser devant lui au mépris même de cette priorité ; tout automobiliste a, au contraire, la stricte obligation, spécialement aux carrefours, de rester suffisamment maître de sa vitesse pour éviter ces obstacles s'ils viennent à naître : en conséquence, celui qui dans un carrefour, a heurté un autre automobiliste peut être en faute bien qu'il ait la priorité du passage, aux termes des règlements, s'il n'a pas pris des précautions suffisantes ».

Il a été également jugé à plusieurs reprises que, constitue une faute, le fait pour un automobiliste d'effectuer au croisement de deux routes, un *virage à la corde*, c'est-à-dire en serrant d'aussi près que possible l'angle saillant autour duquel il opère, alors surtout qu'il n'a pas préalablement fait entendre de signal, obligation d'autant plus impérieuse pour lui au moment de virer à la corde, qu'il va ainsi se trouver en face et sur le trajet des voitures circulant en sens inverse et tenant leur droite (2) (3).

Enfin l'article 11 interdit de laisser *sans nécessité* stationner un véhicule sur la voie publique. Et, quand il y aura réellement nécessité de stationner, le conducteur ne pourra abandonner sa voiture, avant d'avoir pris

1. Amiens, 20 avril 1926 : D. P. 1926.371.

2. V. Caen 28 oct. 1912 : *Gaz. Pal.*, 1912.2.552.

3. V. *infra*, p. 40.

les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

Il devra également placer l'automobile de manière ne pas gêner la circulation.

Et voici le dernier alinéa de l'article 11 : « Lorsqu'un véhicule est immobilisé par suite d'accident ou que tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation, et notamment pour assurer, dès la chute du jour, l'éclairage de l'obstacle. »

La Cour de cassation s'est montrée très sévère en ce qui concerne la nécessité du stationnement.

« L'excuse légale de la nécessité qui peut faire disparaître la contravention d'embarras de la voie publique ne peut s'entendre, a-t-elle déclaré (1), que d'un fait accidentel, imprévu, ou de force majeure, et ne peut être étendu à de simples convenances pour la commodité de l'industrie ou du commerce.

« Spécialement, au cas de stationnement, pendant un quart d'heure, d'une automobile, servant au transport des personnes, sur la voie publique, dans des conditions qui ont diminué la liberté du passage des autres véhicules, l'excuse de la nécessité ne saurait résulter de ce que le contrevenant avait eu à faire son plein d'essence et à livrer certaines marchandises. »

La lecture de tout ce qui précède permet de se rendre compte que les règlements administratifs édictent des mesures de prudence destinées à prévenir les accidents

1. Cass. crim., 31 oct. 1925 : *D. H.*, 1925, 646.

de la circulation. L'infraction à ces mesures constitue une faute qui engage la responsabilité de l'automobiliste.

Le gouvernement, dans la séance de la Chambre du 4 novembre 1927 a déposé un projet de loi (1) prévoyant le relèvement des taux d'un grand nombre d'amendes pour infractions à la police de la circulation, ainsi que la possibilité pour les tribunaux de retirer le droit de conduire une automobile pendant un temps déterminé, dans les cas d'accidents de personne causés par la faute lourde du conducteur.

« On peut espérer, lit-on dans l'exposé des motifs, que la crainte de ces sanctions nouvelles, s'ajoutant à la possibilité qu'ont déjà les préfets de retirer le permis après une ou deux contraventions, aura un effet salutaire sur la circulation dans les grands centres. »

Ce projet de loi a été envoyé à la Commission de la législation civile et criminelle à fin d'examen.

DES ACCIDENTS PAR COLLISION. — Une chose qui nous a beaucoup frappé au cours de cette étude, c'est l'augmentation vraiment effrayante des accidents par collision entre deux véhicules.

Les deux grandes causes en sont : les croisements de routes et l'imprudence des conducteurs qui veulent dépasser un autre véhicule.

Nous avons déjà dit (2) que le décret du 12 avril 1927

1. N° 4982. Ch. des Députés, 13^e lég. Session extraordinaire de 1927. Annexe au procès-verbal de la séance du 4 nov. 1927.

2. V. *supra*, p. 36 et s.

modifiant l'article 10 du Code de la route avait assimilé toutes les routes, réservant la priorité de passage, aux croisements des routes, à la voiture venant de droite.

On avait cru ainsi inciter les chauffeurs roulant sur une route nationale à plus de prudence.

En réalité le résultat du décret du 12 avril 1927 a été qu'on circule ainsi vite qu'autrefois sur les routes nationales et plus vite que par le passé sur les chemins de moindre importance.

L'autre grande cause d'accidents par collision c'est l'imprudence folle d'un grand nombre de conducteurs cherchant à dépasser une autre voiture.

Sur les routes fréquentées la manœuvre est particulièrement délicate. Il est en effet très difficile d'apprécier la vitesse de la voiture qui vient en face, et, d'autre part, presque toujours, le conducteur de la voiture que l'on veut dépasser accélérera au moment où on veut le doubler.

Combien de fois une voiture ne s'est-elle pas trouvée nez à nez avec une automobile s'étant jetée sur sa gauche pour dépasser un autre véhicule, alors qu'il n'y avait pas la place pour le faire sans danger.

Le 4 novembre 1927 le ministre des Travaux publics, M. André Tardieu, a été interpellé par M. Charles Lambert, député radical socialiste du Rhône, sur l'inquiétante recrudescence des accidents d'automobiles.

M. Tardieu a déclaré que, sur 2.089 décès en 1925, 752 étaient dus à l'excès de vitesse ; 679 à l'inobservation des règlements ; 334 à l'imprudence des conducteurs et 324 à des causes diverses.

Pour diminuer l'ampleur des accidents d'automobiles on a formulé de nombreux desiderata qui peuvent se ramener à ceux-ci : limitation de la vitesse ; augmentation de la rigueur des examens ; visite médicale obligatoire ; création d'un casier du conducteur ; création d'une police des routes et réglementation de l'assurance accidents.

Examinons-les rapidement.

I. — LIMITATION DE LA VITESSE.

On a émis à maintes reprises le vœu de voir limiter, par une loi, la vitesse des automobiles, et même d'interdire la construction en France de voitures pouvant faire plus de 40 ou 50 kilomètres à l'heure en palier, et même moins.

Nous ne sommes pas partisan d'une telle réglementation, qui d'ailleurs, existant lors du décret du 10 mars 1899 a été supprimée par celui du 31 décembre 1922.

Nous croyons que la limitation de la vitesse maximum des automobiles, par voie législative, ne servira à rien, pour la simple et bonne raison que la majorité des automobilistes s'en moquent, connaissant l'insuffisance de la police des routes et de ses moyens de contrôle.

D'ailleurs même sans cela, la vitesse est chose difficile à évaluer, et le plus zélé des agents n'y pourrait rien. M. Gaudillot dans sa thèse sur les accidents d'automobiles (1) nous démontre comment le seul

1. Gaudillot : *De la resp. en mat. d'accidents d'autos*. Thèse, Paris, 1911, p. 177 et s.

moyen permettant de contrôler exactement la vitesse d'une automobile consiste à « placer deux agents, munis chacun d'un chronomètre à secondes, à une certaine distance l'un de l'autre, distance qui a été soigneusement repérée, le premier agent au moment du passage de la voiture automobile arrête le mouvement de son chronomètre, son collègue en fait autant quand l'automobile arrive à sa hauteur, en même temps qu'il fait signe au conducteur de s'arrêter. La différence entre l'heure indiquée par les deux chronomètres indique le temps que l'automobile a mis pour franchir la distance repérée, il est facile alors de déterminer son allure à l'heure ».

Cela est bien, mais nullement pratique, on ne pourrait jamais le mettre en application.

D'ailleurs, et voici une seconde raison qui fait que nous ne sommes pas partisan de la limitation de la vitesse des automobiles, ce qui constitue une imprudence ce n'est pas d'aller vite, c'est d'aller à une allure trop accélérée là où il faut aller lentement : ce qu'il faut envisager ce n'est pas la vitesse intrinsèque à laquelle sont menées les voitures automobiles, mais la vitesse relative en égard aux circonstances.

Il ne faut pas faire comme ceux qui demandent une réforme uniquement parce qu'il sont glacés d'épouvante à la seule idée de rouler à plus de 100 à l'heure. Une vitesse de 100 à l'heure peut ne pas être dangereuse sur une route droite, déserte, tandis que 50 à l'heure et même moins peut être une vitesse dangereuse dans une agglomération, alors que la prudence com-

mande de ne pas dépasser 15 ou 20 à l'heure.

Pour ce qui est de la limitation de la force du moteur, M. Tardieu lui-même l'a repoussée en déclarant que « dans l'intérêt de l'industrie et des ouvriers, je ne veux rien faire qui placerait l'automobilisme français dans une situation difficile par rapport à ses concurrents étrangers ».

Même en supposant que ce régime ne fasse pas du tort à l'industrie automobile et que les 450.000 ouvriers qui travaillent pour l'automobile ne soient pas du coup réduits, en grande partie, au chômage, cette limitation serait préjudiciable à l'utilité même de l'automobile.

« En effet, le maximum prescrit s'entendra d'une marche en palier, et à charge normale du véhicule, charge calculée en fonction de la puissance du moteur, de la force du châssis et du conditionnement de la carrosserie, de la tare de l'engin. Supposez un véhicule ne pouvant développer plus de trente kilomètres à l'heure, toutes ces conditions étant réunies au coefficient de normalité, cette puissance en côte devient insuffisante, en descente au contraire la puissance du moteur est indifférente et le maximum toujours franchi. Effet semblable lorsque la charge n'est pas au plein ou l'excède, ou lorsque la tare diminue ou augmente par substitution de carrosserie » (1).

1. Gaudillot, *loc. cit.*, p. 185.

II. — AUGMENTATION DE LA RIGUEUR DES EXAMENS.

C'est encore une de ces réformes qui n'apportera aucun changement à l'état de choses existant.

Rares sont les débutants conducteurs qui causent des accidents, car n'étant pas encore très familiarisés avec la direction d'une automobile, ils se montrent prudents.

Il nous semble que lorsqu'un candidat au permis de conduire sait, comme on exige qu'il le sache, se diriger avec précision, ralentir, virer, changer de vitesse, reculer, freiner ; quand il connaît les règlements administratifs et qu'il possède les quelques notions techniques sur lesquelles on l'interroge, que peut-on lui demander davantage ?

Une augmentation dans la sévérité des examens pour l'obtention du permis de conduire équivaldra à de simples tracasseries qui mécontenteront les automobilistes sans accroître aucunement la sécurité de la circulation.

III. — VISITE MÉDICALE OBLIGATOIRE.

Ce qu'il faudrait organiser c'est une visite médicale sérieuse du candidat automobiliste, et non seulement une visite médicale au moment de l'obtention du permis de conduire, mais même une visite annuelle.

Le permis de conduire ne devrait être délivré qu'après une visite médicale du requérant permettant d'attester que celui-ci n'a aucune imperfection physique pouvant diminuer sa capacité de conduire, comme par

exemple une maladie du système nerveux, du cœur, de la vue ou de l'ouïe.

Les tarés physiologiques ne devraient pas avoir le droit de conduire en France, comme ils n'ont pas le droit de le faire en Italie.

La révision médicale annuelle aurait pour but de retirer le permis de conduire à ceux dont la capacité de conduire aurait été diminuée, à celui qui serait devenu alcoolique, par exemple, ou encore, à celui qui aurait perdu toute la lucidité d'esprit que doit posséder chaque automobiliste (1).

Les objections qu'on a adressées au système que nous préconisons sont connues.

Le Français n'aime pas, a-t-on dit, les tracasseries de ce genre ; il se révolte à l'idée d'avoir tous les ans à quérir un médecin qui lui posera un stéthoscope sur le cœur, lui donnera des coups de marteau sur les genoux, lui regardera à la loupe le fond des yeux et lui introduira un petit cornet dans chacune des oreilles.

Quand on songe aux hécatombes dont l'unique cause est l'automobile, il ne sied pas de plaisanter, il faut agir même si, en ce faisant, on crée d'utiles vexations.

L'institution de la visite médicale pour les automobilistes n'est pas une idée nouvelle ; elle doit avoir été émise depuis plus de vingt-cinq ans.

M. Charles Lambert l'a exposée également dans la séance de la Chambre du 4 novembre 1927.

Espérons qu'on ne l'enterrera pas une fois de plus.

1. Une telle disposition se rencontre dans la loi italienne du 30 juin 1912 que nous étudierons dans le chapitre V.

IV. — CRÉATION D'UN CASIER DU CONDUCTEUR

Il y a aussi une vingtaine d'années qu'on a proposé de créer un casier des chauffeurs analogue au casier judiciaire, et qui reproduirait toutes les condamnations prononcées contre les automobilistes, ce qui permettrait de connaître tout le passé d'un conducteur.

Cette proposition figurait parmi les réformes de MM. Raynaud et Cadet en 1906, elle fut reprise également en 1908 par M. Messimy, mais toujours sans succès.

Si elle pouvait aboutir actuellement ce serait une excellente mesure qui inciterait les chauffeurs à un plus grand respect des règlements.

Ils craindraient, en effet, de se faire mal noter par l'administration de la justice

Le casier du conducteur constituerait aussi une garantie de justice au profit de tous les sages du volant qui sont les premiers à demander qu'on ne les confondent pas avec les fous du volant.

Déjà, depuis cinq ans environ, il existe, au siège du Service des examens pour le permis de conduire, un fichier général des contraventions et condamnations.

Tous les conducteurs, qui ont obtenu leur permis depuis la création de cette institution, sont représentés par une fiche tenue fidèlement à jour. Leurs contraventions y sont inscrites.

Ces fiches, on le conçoit, sont très opérantes dans les décisions qu'ont à prendre les tribunaux ou les préfets pour le retrait du permis de conduire.

V. — CRÉATION D'UNE POLICE DES ROUTES

Répondant à l'interpellation de M. Charles Lambert à la Chambre le 4 novembre 1927, M. Tardieu disait : « Soyez certains que dès qu'une police de la route fonctionnera, les routes seront beaucoup plus sûres. »

Nous en sommes persuadés.

Mais organiser une police de la route demande une dépense de quelques millions et le Parlement déclare toujours que ses caisses sont vides.

M. Sarraut, ministre de l'Intérieur, avait fait, à cet effet, une part de 1.600.000 francs, dans son budget, mais M. le ministre des Finances n'a pas cru bon devoir approuver cette dépense.

Tout espoir ne doit cependant pas être perdu de voir réaliser une police de la route.

Un groupement privé, l'Union Nationale des Associations de Tourisme, a décidé, en effet, de mettre à la disposition du ministre des Travaux publics, à titre d'essai, une somme de 200.000 francs pour 1928, pour la création d'une commission chargée d'organiser une police de la route, moyennant la présence de quelques-uns de ses délégués dans cette commission.

De son côté, le ministre de l'Intérieur met à la disposition de M. Tardieu six inspecteurs, dont le traitement a été inscrit au budget, lesquels emploieront six voitures offertes par trois maisons de construction d'automobiles.

Il faut croire que la présence d'une de ces voitures sur la route Paris-Deauville ou Paris-Vichy fera naître,

pendant la belle saison surtout, la prudence désirée par tous les automobilistes sages.

Il faut encourager ce début ; avec le temps on aura peut-être, comme en Amérique, des agents motocyclistes qui sillonneront les routes, mettant à la raison les déments de la vitesse.

VI. — RÉGLEMENTATION DE L'ASSURANCE ACCIDENTS.

Dans cette même séance de la Chambre du 4 novembre 1927 tandis que le ministre des Travaux publics déclarait qu'il demandera au Parlement d'élever le taux des amendes et de frapper plus sévèrement le délit de fuite, M. Arnould l'interrompt en ces termes : « ce sont les assurances qui couvrent les frais d'amendes. »

Nous ne croyons pas que les amendes soient couvertes par les assurances, car les amendes sont des peines (1) ; mais les assurances couvrent tous les dommages-intérêts, et c'est trop.

Qu'on nous permette ici de citer longuement un passage d'un article paru dans la *Gazette Dalloz* de 1923 (2) : « Fort combattu il y a à peine cinquante ans comme immoral, écrit M. Capitant, ce genre d'assurance — l'assurance responsabilité — est entré dans les habitudes. Il n'y a pas de propriétaire d'automobile qui ne la pratique, et les polices actuelles, non seule-

1. V. Code pénal, art. 9.

2. Capitant, *La resp. des accidents causés par les automobiles* ; *Gaz. Dalloz*, 1923, p. 77-II.

ment garantissent l'assuré même contre ses fautes lourdes ou celles de son chauffeur (y compris même l'ivresse), mais stipulent des maxima d'indemnité suffisamment élevés pour couvrir en fait, dans tous les cas, l'intégralité des dommages auxquels l'assuré peut être condamné. Or, c'est là ce qu'il y a de répréhensible et d'immoral dans cette assurance. En couvrant pour le tout le risque pécuniaire de l'assuré, elle atténue chez lui le sentiment de la responsabilité. Ce n'est pas à dire qu'un automobiliste assuré ne prenne plus aucune précaution, mais il devient, certainement, moins prudent. Sans doute, il peut toujours redouter une condamnation à l'amende ou même à l'emprisonnement, mais il sait bien que ces condamnations ne sont prononcées qu'en cas de fautes vraiment graves.

« L'assurance ne devrait donc couvrir qu'une partie des dommages-intérêts, quel qu'en soit le chiffre, auxquels l'assuré peut être condamné ; le surplus, un quart, par exemple, restant toujours à la charge de ce dernier.

« Mais dira-t-on, cette mesure ne risquerait-elle pas de se retourner contre la victime qui se trouverait ainsi exposée pour partie à l'insolvabilité de son débiteur ? Il serait facile de parer à ce risque, soit en donnant à la victime un privilège sur l'automobile, qui devrait toujours être saisie en cas d'accident, soit en décidant que l'assureur verserait toute l'indemnité, jusqu'à concurrence bien entendu du maximum stipulé dans la police, et en recouvrerait une part contre l'assuré.

« On trouve du reste déjà dans les polices d'assurance de la responsabilité des officiers ministériels contre les conséquences de leurs fautes professionnelles, une clause qui laisse à leur charge une portion de l'indemnité à laquelle ils peuvent être condamnés. D'autre part, la même stipulation avait été insérée dans les polices d'assurances conclues pendant la guerre par les établissements qui fabriquaient des matières explosives. Les Compagnies d'assurances sont les premières intéressées à l'adoption de cette réserve, car elles y trouveraient une précieuse garantie contre l'imprudence de leurs clients. Il est donc à présumer qu'elles ne s'opposeraient pas au vote d'une proposition de loi qui en imposerait l'emploi. »

Dans la séance du 3 avril 1925 (1) le Gouvernement avait déposé un projet de loi obligeant tout propriétaire d'automobile à rester son propre assureur pour un dixième du montant de l'indemnité mise à sa charge.

Cette proposition contenait également l'institution d'un fonds de garantie organisé à l'image de celui des accidents du travail prévu par la loi du 9 avril 1898, et destiné à éviter que la victime ne subisse un préjudice du fait de l'insolvabilité ou même du mauvais vouloir de l'auteur du dommage.

Ce fonds aurait été alimenté par une contribution de tous les propriétaires d'automobiles, et lorsqu'il aurait dû faire une avance, il posséderait, dans tous les cas, un recours contre le propriétaire de l'automobile pour le recouvrement de cette avance.

1. *Journal Officiel*. Doc. parlam. ann. 1925, p 577.

Elle est restée lettre morte.

Pour notre part nous aurions d'ailleurs préféré un texte plus simple et plus net, comme par exemple, celui des articles 10 et 12 de la loi autrichienne du 9 août 1908 que nous étudierons dans notre chapitre V (1).

Suffit-il de limiter l'œuvre à accomplir, exclusivement dans une aggravation de la réglementation concernant les automobiles ?

Nous ne le croyons pas.

Nous pensons que ce serait tout à fait insuffisant.

En dehors des quelques réformes que nous avons très rapidement tracées ci-dessus, il ne faut pas attendre grand chose d'une réglementation. La question, en effet, n'est pas d'en posséder une, il faut encore qu'elle soit mise en application, et cela demande la refonte complète de l'organisation de la police.

Nous croyons, volontiers, qu'il vaut mieux envisager le problème juridique de l'automobilisme sous son aspect repressif, bien plutôt que sous son aspect pré-

1. Citons pour être complet la proposition Jean Grillou et collègues (*Rev. trim.*, 1907 p. 451) qui quoique ne visant pas la question assurance est fort intéressante. « Article unique. — Toute voiture automobile ayant occasionné, par la seule faute de son conducteur, un accident mortel ou grave entraînant une infirmité permanente, sera saisie d'autorité de justice. Le tribunal en ordonnera la vente. — Le prix en sera affecté par privilège à la réparation de toutes condamnations en dommages-intérêts au profit de la victime, et garantira ensuite le paiement de tous frais de justice et amendes encourues par l'auteur de l'accident, son commettant ou employeur, le tout sans préjudice des responsabilités pénales ou civiles de droit communs ».

ventif, en ayant bien soin de rappeler que nous n'entendons pas parler de la responsabilité pénale qui dépasse le cadre de notre étude, mais uniquement de la responsabilité civile.

Une bonne loi d'indemnisation fonctionnera toujours et sûrement.

Elle remplira sans à coup la double fonction qu'on en peut attendre : servir de frein aux extravagances des monomanes de la vitesse par la crainte de sanctions pécuniaires inévitables ; apaiser le ressentiment populaire contre les inconvénients inhérents à la circulation automobile par la certitude de recevoir une indemnité quand on a subi un dommage.

CHAPITRE III

De l'étude de la jurisprudence française en matière de responsabilité automobile, et de son évolution.

On a dit que le remède à la circulation automobile n'était pas à inventer, qu'il existe déjà et qu'il suffit de l'aller chercher, comme l'a fait la jurisprudence elle-même, là où il se trouve, c'est-à-dire dans le Code civil lui-même.

Nous avons déjà retracé, dans notre chapitre I, les solutions qu'on a voulu tirer des articles 1384 et suivants du Code civil. Nous n'y reviendrons pas ici.

Nous étudierons à présent la jurisprudence concernant les accidents d'automobiles, et son évolution.

Les premiers tribunaux appelés, après la promulgation du Code civil, à statuer sur des demandes en réparation de dommages causés par des choses inanimées, s'appuient, pour motiver leurs décisions, sur les articles 1382 et 1383 du Code civil.

Ils décident en conséquence que le demandeur en indemnité est obligé de faire la preuve que le dommage qu'il a subi est dû à la faute du possesseur de la chose.

Mais les accidents du travail, alors soumis au droit commun, amènent rapidement, comme nous l'avons déjà montré, une partie de la doctrine à s'écarter de la solution classique du Code et à rechercher le fondement de la responsabilité du fait des choses non plus dans une idée de faute, mais dans une idée de risque. Elle déclare que toute chose, par cela seul qu'elle peut être source de profit doit être en même temps pour celui qui s'en sert une source de responsabilité : *ubi emolumentum ibi onus*.

C'est la théorie du risque créé exposée dès 1897 par MM. Saleilles et Josserand.

La jurisprudence se montre au début tout à fait réfractaire à cette thèse, et lorsqu'il y a environ un quart de siècle la question des accidents d'automobiles se pose devant les tribunaux, ils déclarent unanimement que la responsabilité civile d'un accident causé à une personne par une automobile conduite est régie par les articles 1382 et 1383 du Code civil. Par conséquent il incombe à la victime de l'accident de faire la preuve de la faute, de la négligence ou de l'imprudence de l'automobiliste.

Et si l'accident s'est produit sans que la victime ait commis aucune faute, comme cela peut arriver lorsque les freins se rompent à une descente ou bien lorsque la barre de direction se brise, la jurisprudence déboute toute demande en indemnité. « Il incombe à la victime d'un accident d'automobile de prouver à l'encontre de celui qui la conduisait, l'existence d'une faute. C'est en vain qu'elle offrirait de prouver que les organes s'étant

faussés, l'automobile vint subitement sur le côté de la route et se renversa, malgré les efforts du conducteur pour redresser la marche de la voiture, une telle offre de preuve étant exclusive de toute imputation de maladresse du conducteur. »

L'opinion publique ne tarda pas à s'émouvoir devant de pareilles solutions.

Un mouvement parallèle se développa dans les milieux juridiques, en vue d'obtenir une loi satisfaisant mieux les intérêts des victimes de l'automobile. La nécessité pour celles-ci, qui demandent réparation du dommage qu'elles ont subi, de prouver une faute de la part de l'auteur de l'accident, entraîne en effet, bien souvent, l'échec de leur action.

Dès 1907, M. Ambroise Colin se fait le rapporteur d'un projet de loi tendant à rendre l'automobiliste auteur d'un accident, responsable dans tous les cas, sans qu'il soit besoin pour cela de démontrer qu'il ait commis aucune faute (1).

Malgré la force de ses arguments, M. A. Colin voit son projet échouer.

Mais le nombre des automobiles s'accroît tous les jours, et avec lui le danger devient de plus en plus grand.

La jurisprudence se laissant attendrir par les exigences de l'équité, devant le mutisme obstiné du législateur, songe à appliquer le fameux alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil aux accidents de la circulation.

1. A. Colin. *Bull. de la Soc. d'ét. lég.*, 1907, p. 280 et s.

Mais elle hésite encore, et c'est par une distinction qu'elle commence à appliquer l'article 1384.

L'accident d'automobile a-t-il été causé en dehors de toute action de l'homme, alors l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 est appliqué, mais si au moment où l'accident se produit la voiture est mue ou dirigée par la main de l'homme, ce qui est le cas ordinaire, c'est encore l'article 1382 qu'il faut appliquer.

La Chambre des requêtes de la Cour de cassation confirme cette tendance nouvelle de la jurisprudence des tribunaux en décidant que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil, aux termes duquel on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde, n'est applicable que lorsque le dommage est causé par la chose inanimée seule et en dehors de la participation de l'homme. Elle affirme, en même temps, que l'article 1382 du Code civil doit seul être appliqué lorsque la chose qui a causé le dommage était au moment de l'accident actionnée par la main de l'homme (1).

Elle ne fait en somme qu'interpréter à la lettre les articles 1382 et 1384 qui parlent, le premier du fait de l'homme, le second du fait des choses.

Cette distinction, si elle est admissible pour les dommages causés par certaines choses inanimées qui ne sont en somme que le prolongement des mains de l'homme, comme par exemple un outil, un couteau,

1. Req., 22 mars 1911 : D. P. 1911.1.354. — V. aussi, Dijon, 22 janv. 1907 : D. P. 1910.2.132 et la note. — Trib. civ. Poitiers, 6 juill. 1909 : D. P. 1910.5.16. — Orléans, 25 févr. 1909 : D. P. 1911.2.307. — Bordeaux, 26 oct. 1909 et 23 mars 1910 : D. P. 1912.2.255.

ne peut l'être pour ceux causés par des choses qui possèdent un dynamisme propre comme les automobiles.

« Ce n'est pas le fusil, c'est bien le chasseur maladroit qui blesse la victime, lisons-nous dans l'article de M. Capitant que nous avons déjà cité, ce n'est pas l'instrument, c'est la main qui porte le coup. Mais combien elle devient subtile et délicate — la distinction entre le fait de l'homme et celui de la chose — quand on l'applique aux automobiles ou aux voitures attelées ! Ici c'est bien la machine ou le cheval qui cause l'accident, car l'homme n'est pas maître de l'automobile ou de l'animal, comme il l'est d'un simple outil. »

Sans doute c'est l'homme qui met en mouvement l'automobile, mais cela compte-t-il devant ce que le moteur fait produire à l'automobile ; voilà l'âme de l'activité produite : le moteur !

Il ne faut pas oublier qu'« entre la volonté qui commande et la chose inerte qui obéit, subsiste toujours la matière, élément qu'on ne peut éliminer et dont le rôle, si assoupli soit-il, ne cesse de conditionner l'impulsion qui l'anime (1) ».

Aussi sommes-nous d'une opinion toute contraire à celle de la Cour d'Orléans qui déclare que « l'automobile agit sous l'impulsion de son chauffeur, subit sa volonté, sa direction, de telle sorte que lorsqu'un accident se produit, il n'est pas dû à la machine inerte qu'est l'automobile abandonnée à elle-même, mais à l'imprudence ou à la négligence de celui qui la met

en mouvement et qui lui communique en quelque sorte une partie de son activité (1) ».

« A lire de telles formules, écrit M. Courtois, (2) il semble que les juges qui les emploient se représentent, à l'exemple du centaure antique, l'automobile et son conducteur comme unis par les liens mystérieux d'une seule et même âme, qui serait celle de l'homme. »

La distinction faite par la jurisprudence conduit à une situation contraire au bon sens, qui peut se résumer en ces termes : celui qui subit un dommage est protégé ou non selon qu'il lui a été causé par une chose soumise ou non à l'action de l'homme.

Dans le premier cas il bénéficiera d'une présomption légale et ainsi n'aura aucune preuve à fournir, dans le second cas on lui appliquera l'article 1382.

« L'article 1384 s'appliquera ainsi au cas de dommage causé par la chute d'un vase de fonte (3) ou d'une enseigne (4), non pas au cas d'accident causé par une automobile conduite (5) ? ».

Une telle conséquence est particulièrement choquante ; elle aboutit comme le remarque M. Josserand (6), à donner à la responsabilité du fait des choses une valeur théorique bien plutôt qu'une signification pratique, à la faire fonctionner dans le vide.

1. Orléans, 25 févr. 1909, précité.

2. G. Courtois, *Les autos écraseurs et l'art. 1384 du C. civ.* dans *Gaz. Trib.*, 12 mars 1922.

3. Seine, 28 janv. 1899 : D.P. 1900.2.296.

4. Aix, 1^{er} juin 1904 : D.P. 1904.2.262.

5. André Besson, *La notion de garde dans la resp. du fait des choses* : Dalloz, 1927, p. 52.

6. Josserand, note D.P. 1925.2.107.

Il est vraiment étrange d'admettre, en cas d'accident d'automobile, que le conducteur n'est responsable que lorsque sa machine est au repos ; au moment précis où elle est mise en marche, où elle devient dangereuse, on fait abstraction de l'automobile, ou plutôt on la considère comme le prolongement du conducteur qui lui communique son activité ; la responsabilité disparaît ainsi avec l'action de l'homme. Elle devrait au contraire grandir dans ce cas, parce que l'obligation de prendre des précautions pour éviter que la chose ne nuise aux tiers, est d'autant plus impérieuse.

Comme le remarque très justement la Cour de Poitiers « la garde doit être d'autant plus avertie et vigilante que la chose animée ou inanimée mise en activité de service devient plus dangereuse ; il est impossible d'admettre que la responsabilité disparaisse au moment où sa nécessité se justifie le mieux (1) ».

Pourquoi donner une solution différente selon que l'accident est occasionné par une chose inanimée quelconque ou par une automobile ?

En effet, les tribunaux écartent la distinction entre le fait de l'homme et celui de la chose et appliquent l'article 1384 § 1^{er} du Code civil au cas de la rupture d'une grue (2), de l'explosion d'un siphon (3), d'une explosion de gaz (4), d'explosion de locomotive (5), ou

1. Poitiers, 18 févr. 1925 : D.P. 1925.2.48.

2. Req., 29 avr., 1913 : D.P. 1913.1.427.

3. Req., 19 janv. 1914 : D.P. 1914.1.309.

4. Req., 3 juin 1904 : D.P. 1907.1.177.

5. Civ., 2^e janv. 1919 : D.P. 1922.1.25. — Req., 17 juill. 1922 : D.P. 1923.1.172.

d'un dépôt de grenades (1), ou de celui d'un bateau (2).

D'ailleurs, la Cour de cassation dans son arrêt du 16 juin 1896 (3) où elle a pour la première fois donné à l'article 1384 la portée que toute la jurisprudence a fini par lui reconnaître, applique l'alinéa 1^{er} de 1384 dans une espèce où la machine à vapeur d'un remorqueur avait fait explosion alors que le capitaine du bateau se servait de sa machine.

Enfin, logiquement, il est plus aisément présumable, qu'une faute est à l'origine de l'accident dû à une automobile, lorsque celle-ci est sous l'impulsion actuelle de l'homme, que lorsque l'homme n'exerce sur elle aucune action concomitante à l'accident. Si donc on admet une présomption de faute dans le second cas, il semble qu'*a fortiori*, on doive l'admettre dans le premier.

Ces différentes considérations n'ont pas manqué d'attirer l'attention d'une partie de la jurisprudence, et il y a quelques cinq ans on vit certains tribunaux et cours d'appel rejeter la distinction qu'ils avaient jusqu'alors admise (4).

A l'inverse des principes traditionnels ils se décidèrent hardiment à considérer l'automobile comme un instrument dont l'usage crée un danger et de présumer, en conséquence, la faute de ses usagers dans les accidents causés par eux.

L'automobiliste devient ainsi responsable du seul

1. Req., 29 juin 1920 : D.P. 1922.1.25.

2. Aix, 7 janv. 1924 : D.P. 1924.2.108.

3. Req., 16 juin 1896 : D.P. 1897.1.433.

4. V. Paris, 7 avril 1922 : *Gaz. Pal.*, 1922.2.128. — Lyon, 14 oct 1922 et 24 mars 1923 : *Rec. assur.*, 1923, p. 33 et 299.

fait qu'il a une voiture et qu'il cause un dommage, abstraction faite de tout vice propre de la machine et de toute faute.

Il suffit à la victime de rapporter la matérialité de l'accident, et c'est au conducteur gardien de l'automobile qu'il appartient de dégager sa responsabilité en démontrant que l'accident est dû soit à un cas fortuit ou de force majeure, soit à la faute de la victime ou d'un tiers.

Les difficultés de la preuve sont ainsi mises à la charge de l'automobiliste.

La Cour de cassation, nous l'avons vu, avait, par une série d'arrêts (1), précisé nettement la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées. Elle avait affirmé que la garde d'une chose crée une présomption de faute à l'encontre de son gardien et que celui-ci ne peut s'exonérer qu'en établissant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime.

Si certains tribunaux et quelques cours d'appel refusaient d'appliquer l'article 1384 § 1^{er} du Code civil aux accidents d'automobiles, c'est qu'après les décisions de la Cour de cassation que nous venons de citer, une loi fut votée qui, dans le cas d'incendie communiqué par un immeuble repousse la présomption de faute et exige l'application du droit commun : c'est la loi du 7 novembre 1922.

1. V. p. 60 et encore : cass., Civ. 11 janv. 1919 : D.P. 1920.1.169. — Cass. civ., 16 nov. 1920 : D.P. 1920.1.169. — Cass. civ., 15 mars 1921 : D. P. 1922.1.25.

C'était un texte exceptionnel qui fut inséré dans l'article 1384, mais auquel les tribunaux donnèrent un caractère interprétatif.

On pouvait donc craindre que la jurisprudence ne reprit son ancienne distinction.

Il n'en fut rien, fort heureusement. Au contraire, le 29 juillet 1924 se posa enfin devant la Cour suprême la question de savoir si l'article 1384 § 1^{er} du Code civil doit s'appliquer en matières d'accidents d'automobiles.

Voici de quoi il s'agissait :

Le 11 juillet 1918, la dame Bessières, charbonnière, vaquait paisiblement à ses travaux habituels quand elle fut brusquement renversée par une automobile appartenant à la compagnie des voitures « l'Abeille » qui à la suite d'une embardée avait franchi le trottoir et avait pénétré dans la boutique en brisant la devanture.

La dame Bessières fut grièvement blessée.

La Cour de Paris qui eut à s'occuper de l'affaire avait débouté les époux Bessières de leur demande en réparation déclarant par un arrêt du 6 janvier 1922 que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil était bien applicable dans l'espèce, mais que les enquêtes et expertise demandées par le juge n'ayant pas permis de découvrir la cause de l'accident, la demande ne pouvait pas être accueillie.

Les époux Bessières se pourvurent alors en Cassation, invoquant : d'abord la violation de l'article 1384 § 1^{er} en ce que la Cour de Paris avait rejeté leur demande en indemnité sous l'unique prétexte que la cause de l'accident était restée inconnue, alors qu'il in-

combait au défendeur, le chauffeur militaire Saverne, de se décharger de la présomption légale qui pesait sur lui en faisant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ; et en second lieu, la violation de l'article 1351 du Code civil en ce que la Cour de Paris avait motivé son arrêt en se basant sur le fait que Saverne, traduit devant le conseil de guerre sous l'inculpation de blessures par imprudence, avait été acquitté par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée.

La Cour de cassation (1) décida que :

« 1^o La présomption de faute établie par l'article 1384 § 1^{er} du Code civil à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable.

« Il ne suffit pas de prouver que le gardien n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est demeurée inconnue.

« Cette présomption de faute pèse sur le propriétaire d'une automobile en cas d'accident causé par la voiture à un piéton.

« En conséquence, la responsabilité du propriétaire ne peut être écartée par le motif que, l'accident ne résultant pas du mauvais état de la voiture, le propriétaire n'a commis aucune faute.

« 2^o Le principe d'après lequel les décisions de la justice criminelle ont, au civil, l'autorité de la chose jugée

1. Cass. civ. 29 juill. 1924 : S. 1924.1.321 ; *Gaz. Trib.*, 1925.1.27 ; D. P. 1925.1.5.

doit être entendu en ce sens que le juge civil ne peut méconnaître ce qui a été jugé par la juridiction criminelle (art. 1351 C. civ.).

« Par suite, en cas d'acquiescement par le conseil de guerre d'un militaire poursuivi pour blessures par imprudence, la juridiction répressive n'ayant statué que sur la culpabilité, il appartient au juge civil de rechercher si les faits ne constituent pas un quasi-délit entraînant la responsabilité de l'auteur. »

Devant le nombre croissant des accidents d'automobiles, devant la nécessité des faits, devant l'opinion publique inquiète et demandant plus de justice pour les victimes, la Cour de cassation ne pouvait pas rendre un autre arrêt.

Elle se souvint que les rédacteurs du Code de 1804 « n'entendaient pas réglementer minutieusement d'avance tous les cas d'application des principes qu'ils posaient. Non, dans un style concis, mais souple et compréhensif, ils posaient les principes en abandonnant à la doctrine et à la jurisprudence, le soin de déduire les conséquences pour la solution de toutes les questions inattendues qui viendraient à se poser (1) ».

Elle vit les hécatombes provoquées par la circulation des automobiles et les victimes, pas même dédommées ; et comme la doctrine l'avait fait, et peut-être à cause d'elle, elle se mit à étudier de plus près les textes, cherchant dans les vieilles règles du Code civil une phrase, un mot, permettant de résoudre favorablement,

1. Voir discours prononcé par le président Ballot-Beaupré au centenaire du Code civil.

équitablement le problème de la responsabilité automobile.

Sa solution nous venons de la voir.

L'arrêt Bessières est d'un intérêt capital ; il consacre la jurisprudence des tribunaux et des Cours d'appel qui décidaient que l'article 1384 § 1^{er} doit s'appliquer à tous les accidents d'automobiles causés à des piétons, sans reprendre la regrettable distinction du fait de l'homme et de celui des choses.

Mais cela allait-il se faire sans protestations ? Non pas.

On estima que l'arrêt du 29 juillet 1924 n'avait aucunement une portée générale.

Si la Cour de cassation a cassé l'arrêt de la Cour de Paris c'est uniquement, a-t-on dit, parce que celui-ci admettait comme cause d'exonération de la part du défendeur la preuve négative ; Saverne n'avait commis aucune faute. Or, on sait que la Cour suprême a décidé plusieurs fois que la présomption de faute de l'article 1384 § 1^{er} ne peut être écartée que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime (1).

« Messieurs, il faut ne pas connaître ou il faut oublier les règles de votre institution, votre jurisprudence et votre tradition, pour raisonner de cette façon, a dit l'avocat général Langlois, rappelant l'affaire Bessières dans ses conclusions sur l'affaire Jeand'heur, non moins

1. Notamment Cass., 21 janvier 1919 et 15 mars 1921 : D.P. 1922. 1.25. — Cass., 16 nov. 1920 : D.P. 1920.1.169. Voir dans ce sens note non signée dans *Gaz. Trib.*, 24 oct. 1924 et note Savatier au D.P. 1925.2.41.

importante. Si vous aviez estimé que les chauffeurs d'automobiles n'étaient responsables qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil, comme l'arrêt attaqué constatait qu'aucune faute ne pouvait être relevée à la charge du chauffeur, vous auriez fait, si vous aviez estimé que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil n'était pas applicable, ce que vous faites souvent en pareil cas pour parvenir à un rejet : vous auriez, aux motifs donnés par la Cour d'appel de Paris, substitué un motif de droit, consistant à dire : l'article 1382 du Code civil est seul applicable, le juge du fond, raisonnant sur des circonstances qu'il ne nous appartient pas d'affirmer ou de dénier, qu'il nous appartient seulement d'apprécier (et notre appréciation concorde avec la sienne), a déclaré qu'il n'y avait point de faute relevée à la charge du chauffeur, l'arrêt devait être maintenu, et vous auriez rejeté le pourvoi. Voilà qu'elle aurait été la solution de cette affaire, si vous aviez jugé l'article 1384 § 1^{er} du Code civil inapplicable. »

C'est aussi notre avis.

La Cour de cassation par l'arrêt Bessières a fort bien pris parti pour l'application de l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil aux accidents causés aux piétons par les automobiles, même quand celles-ci sont conduites par l'homme (1).

Mais il faut reconnaître en toute franchise que le doute était permis et que de pleine bonne foi on pou-

1. V. en ce sens : note Ripert au D. P. 1925.1.5. — Note Josserand : D. P. 1925.2.105. — Note Appleton : D. P. 1925.3.9. — Note Esmein : S. 1924.1.321. — Note Ricol : D. P. 1926.2.121.

vait voir dans l'arrêt du 29 juillet 1924 simplement le rejet de la décision de la Cour de Paris qui admettait comme base d'exonération, l'absence de faute du chauffeur.

La Cour de renvoi elle-même, c'est à-dire la Cour de Rouen (1), a considéré la signification de l'arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation comme incertaine et a fondé la condamnation de Saverne à la fois sur l'article 1382 et sur l'article 1384 § 1^{er} du Code civil.

Cinq mois ne s'étaient pas écoulés depuis l'arrêt Besières que le Conseil d'Etat adoptait délibérément, en matière de responsabilité de la puissance publique, la solution de la Cour de cassation.

Il décidait qu'en cas d'accident causé à un piéton par une voiture automobile appartenant à l'Etat et circulant en vue d'un service public, le conducteur est présumé en faute, *à raison des conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle* (2).

La faute présumée du conducteur, agent du service, engage la responsabilité pécuniaire de l'Etat.

Le Conseil d'Etat a donc suivi de bien près l'évolution de la jurisprudence en matière de droit privé.

Remarquons toutefois que la juridiction administrative n'a pas voulu se baser sur la théorie du risque créé pour rendre son arrêt, comme elle aurait pu le faire, n'étant pas tenue d'appliquer les textes du Code civil, et

1. *D. H.*, 7 oct. 1926.

2. Cons. d'Etat, 22 déc. 1924. Soc. d'assur. mutuelles contre les accidents « Les Travailleurs français » c. l'Etat : *D. P.* 1925.3.9.

comme elle l'a fait dans d'autres hypothèses (1). Elle se contente d'établir une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile en raison « des conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile ».

C'est donc par le danger que présente l'usage d'une automobile que le Conseil d'Etat justifie l'adoption d'une présomption de faute ; celle-ci ne s'applique qu'aux choses dangereuses soit par elles-mêmes, soit par l'usage qu'on en fait.

Si les solutions consacrées par les deux hautes juridictions, celle du Conseil d'Etat tout comme celle de la Cour de cassation, ne s'appliquent qu'aux accidents causés par une voiture automobile à un piéton et non à ceux occasionnés à une autre automobile, c'est que lorsque l'accident a lieu entre deux voitures « le gardien de l'une peut tout aussi bien être présumé en faute que le gardien de l'autre ; les deux présomptions s'annulent, et on retombe dans la nécessité d'établir la faute (2) »

Après l'arrêt Bessières la confusion la plus grande règne entre les différents tribunaux et Cours d'appel.

Le désarroi est tel que deux camps opposés se forment

Des tribunaux et des Cours d'appels s'entêtent à maintenir la distinction entre le fait de l'homme et le fait des choses (3) et font remarquer que lorsqu'un acci-

1. Cons. d'Etat, 28 mars 1919 : D. P. 1920.3.1 et la note.

2. Ripert en note à l'arrêt Bessières.

3. Montpellier, 8 oct. 1924 et Nîmes, 9 janv. 1925 : D. P. 1925.2.41. — Riom, 22 janv. 1925 : D. H., 1925, 189. — Douai, 22 mai

dent est occasionné, par exemple, par un automobiliste qui au lieu de circuler à droite tient sa gauche, ou a commis un excès de vitesse ou encore n'a pas corné ou a omis de se munir d'un éclairage convenable, l'accident est dû, non pas à la chose elle-même, mais bien au fait de son conducteur et que l'article 1382 du Code civil est, traditionnellement, seul applicable lorsqu'un accident est imputable au fait de l'homme.

Ils ajoutent qu'en admettant une opinion contraire on rend inutiles pour le chauffeur les précautions les plus élémentaires. Les mesures de prudence et de précautions imposées par le Code de la route ne se comprennent plus si, quoi qu'il fasse, le conducteur d'automobile est présumé en faute.

A l'inverse, d'autres tribunaux et Cours d'appel font application de l'article 1384 § 1^{er} à tout accident d'automobile dont la victime est un piéton.

Ils font valoir pour cela la multiplication des accidents d'automobiles ; considèrent qu'un grand nombre d'automobilistes garantis par des assurances, se moquent des accidents et ne prennent aucune précaution pour les éviter.

Assurés par des compagnies puissantes, ils obligent leurs victimes à engager des procédures longues et coûteuses et se trouvent dans la situation avantageuse du

1925 : *Gaz. Pal.*, 7 fév. 1926. — Rennes, 16 juin 1925 : *D. H.*, 1925, 508.
— Nancy, 22 juill. 1925 et Bourges, 27 oct. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1926, 1.351.
— Amiens, 13 janv. 1926 et Lyon, 21 janv. 1926 : *Gaz. Trib.*, 19 juill. 1926. — Angers, 20 avr. 1926 : *D. H.*, 1926, 386. — Limoges, 25 mai 1926 : *Gaz. Trib.*, 19 juill. 1926. — Dijon, 22 nov. 1926 : *Gaz. Pal.*, 1926, 1.354.

défendeur qui attend la preuve de celui qui l'attaque.

Cette preuve est encore plus difficile à administrer quand il s'agit d'un accident d'automobile, qu'en toute autre matière: la victime se trouve dans une situation nettement défavorable.

Elle ne peut logiquement, humainement, matériellement rassembler des témoins, préparer sa preuve, alors que brusquement elle vient d'être renversée et, la plupart des fois, grièvement blessée.

L'automobiliste, au contraire, a toute facilité pour faire faire immédiatement des constatations rapides, se pourvoir de témoins et cela parce que généralement il n'a aucun mal.

Quel est le plus digne d'intérêt, la victime ou l'automobiliste ?

L'équité nous le dit : c'est la victime.

Il faut la protéger et faire jouer en sa faveur la présomption de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil (1).

Tout dernièrement, le 21 février 1927, la Cour de cassation eut de nouveau à dire le droit en ce

1. Paris, 18 oct. 1924 et Riom, 19 nov. 1924 : *D. P.* 1925.2.41 et note. — Caen, 26 nov. 1924 : *D. H.*, 1925, 33. — Lyon, 17 janv. 1925 : *La Loi*, 19 avril 1925. — Douai, 10 févr. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.427. — Roitiers, 18 févr. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.503. — Rouen, 17 mars 1925 : *D. H.*, 1925, 338. — Nancy, 27 mars 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.756. — Douai, 4 mai 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.2.112. — Paris, 13 janv. 1926 : *D. H.*, 1926, 105. — Trib. civ. Seine, 29 oct. 1924 : *D. H.*, 1924, 661. — *Ibid.*, 5 déc. 1924 : *Gaz. Pal.*, 1926.1.427. — Trib. civ. Versailles, 16 déc. 1924 : *Gaz. Pal.*, 1925.2.484. — Trib. civ. Seine, 31 janv. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.659. — *Ibid.*, 10 fév. 1925 : *D. P.* 1925.2.21. — Trib. civ. Lectoure, 10 avr. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.2.113. — Trib. civ. Marnes, 31 mars 1926 : *Gaz. Trib.*, 17 nov. 1926. — Trib. civ. Boulogne-sur-Mer, 4 déc. 1925 : *Gaz. Trib.*, 8 avril 1926.

qui concerne la responsabilité des automobilistes.

L'arrêt qu'elle a rendu (1) se prononce sur l'application de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil et essaie de déterminer le champ d'application de la présomption légale de faute.

Voici les faits :

Le 22 avril 1925, un camion automobile appartenant à la Société anonyme « Les Galeries belfortaises » et conduit par le chauffeur Stanlet, renversait et blessait grièvement la mineure Lise Jeand'heur.

À la suite de cet accident la petite Lise fut atteinte d'une infirmité permanente.

Sa mère, veuve, et en même temps sa tutrice, réclama, devant les tribunaux, une indemnité.

La Cour d'appel de Besançon rejeta sa demande, déclarant que dans l'espèce l'article 1382 du Code civil était seul applicable et que la Vve Jeand'heur n'avait pu établir à la charge du conducteur du camion aucune faute.

L'affaire se présenta alors devant la Cour de cassation et la Chambre civile rendit l'arrêt suivant :

« Sur le moyen unique, vu l'article 1384 § 1^{er} du Code civil ; attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose mobilière inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ; qu'il ne suffit pas de prouver

1. Cass. civ., 21 févr. 1927, Vve Jeand'heur c. Les Galeries belfortaises : D. P. 1927.1.97. S. 1927.1.137.

qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue... Attendu que la loi (art. 1384 § 1^{er} C. civ.) pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une « garde », en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ; d'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué a interverti l'ordre légal de la preuve et violé le texte de loi susvisé ; par ces motifs, casse l'arrêt rendu entre parties par la Cour d'appel de Besançon le 29 décembre 1925, renvoie devant la Cour d'appel de Lyon. »

Mais la Cour de Lyon fut d'un avis contraire.

Elle décida que « l'article 1384 § 1^{er} du Code civil n'est applicable qu'aux dommages causés directement par une chose qui, à raison des mesures devant être prises pour éviter de nuire, n'a pas cessé d'être soumise au contrôle du propriétaire de cette chose ou de son préposé, soit qu'elle ait été ou non dirigée, la direction étant alors sans influence sur la responsabilité.

« Spécialement, en ce qui concerne les accidents d'automobiles, *cet article doit recevoir son application uniquement dans le cas où l'accident est dû à un vice grave de la voiture qui rendait dangereux son usage normal*, par exemple, dans le cas de l'éclatement d'un pneu, de la rupture du frein ou du volant.

« Il en est autrement, et l'article 1382 du Code civil est seul applicable lorsque l'accident est la conséquence de la mauvaise direction imprimée à la voiture par son

conducteur ; en effet, une automobile en marche n'est pas, à proprement parler, sous la garde de celui-ci.

« En conséquence, la victime d'un accident d'automobile est tenue, pour obtenir la réparation du préjudice à elle causé, de prouver que l'accident est le résultat d'une faute de son conducteur, à moins qu'il ne soit établi qu'il résulte d'un vice propre de la voiture (1). »

Comme on peut s'en rendre compte, la Cour d'appel de Lyon n'admet l'application de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil qu'au cas de « vice propre de la voiture », dans toutes les autres hypothèses elle applique l'article 1382.

Et cependant l'arrêt de la Cour de cassation du 21 février 1927 était bien net, il ne pouvait prêter à équivoque.

Un arrêt solennel, toutes chambres réunies, ne peut manquer de venir mettre fin à tant d'arrêts contradictoires.

Avec l'arrêt Jeand'heur, la Cour suprême a résolu trois questions fort importantes.

Tout d'abord, elle déclare formellement que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil doit être appliqué toutes les fois qu'une automobile cause un dommage à un piéton.

Sa formule est d'ailleurs beaucoup plus générale ; la présomption de faute de l'article 1384 joue toutes les fois qu'une chose « que l'on a sous sa garde » cause un dommage à autrui.

1. Lyon, 7 juillet 1927 : S. 1927.2.106.

Ce point a été confirmé depuis lors par la même chambre dans un arrêt du 25 juillet 1927 (1).

En d'autres mots, c'est le *gardien* de l'automobile qui a causé le dommage qui doit être présumé en faute.

Le premier problème se ramène ainsi à déterminer quel est le gardien responsable.

Ce n'est pas à l'article 1384 que nous devons demander de nous renseigner sur ce point ; sa rédaction en est trop vague. Il se contente de nous dire qu'« on est responsable... des choses que l'on a sous sa garde » sans préciser davantage.

Au contraire, l'article 1385 qui s'occupe de la responsabilité du fait des animaux est beaucoup plus explicatif dans sa rédaction.

Aussi, croyons-nous, que c'est à la lumière de cet article qui décide que « le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé » ; qu'il faut chercher à dégager la notion de garde de l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil.

Le gardien est celui qui possède sur une chose un pouvoir juridique doublé d'un devoir de surveillance.

Le devoir de surveillance consiste à prendre toutes les précautions pour empêcher que la chose nuise aux tiers.

Quant au pouvoir juridique sur la chose, cela veut dire que celui qui a la surveillance de la chose n'est

1. Cass. civ., 25 juill. 1927. *D. H.* 1927.477.

responsable qu'autant qu'il possède sur elle un droit de commandement : « la responsabilité va de pair avec l'autorité » (1).

Ces deux idées ; d'une part l'idée de surveillance, de l'autre l'idée de pouvoir juridique sur la chose, sont à la base de la notion de garde juridique.

Est donc responsable de plein droit celui qui exerce sur l'automobile la garde juridique.

Cela établi, les solutions de la jurisprudence se comprennent aisément.

Quand le propriétaire d'une automobile conduit lui-même sa voiture et cause ainsi un accident, la solution est simple. C'est à lui qu'incombait le devoir de surveillance, c'est lui qui avait toute autorité sur l'automobile, c'est lui qui est présumé en faute.

Le problème se complique lorsque le propriétaire et le détenteur de la voiture sont deux personnes différentes.

Le propriétaire d'une automobile est responsable, par application de l'article 1384 du Code civil, du dommage causé par celui qu'il avait préposé à la conduite de sa voiture s'il a librement choisi son préposé et du moment qu'il a le droit de lui donner des instructions.

« La présomption de responsabilité établie par l'article 1384 du Code civil découle à la fois de la liberté du maître de choisir son employé et d'une faute présumée dans ce choix, et du droit de surveillance et

1. Jossierand en note au D. P. 1925.1.97.

d'autorité qu'il est en droit d'exercer sur lui, de telle sorte qu'un mauvais choix et les conséquences qui en peuvent résulter, aussi un défaut de surveillance et d'autorité suivi d'une désobéissance à un ordre donné, engendrent par eux-mêmes, et par application du principe, la responsabilité du maître.

« En conséquence, le maître qui a un chauffeur à son service doit, par suite de la présomption légale, être civilement responsable de l'accident causé par lui en conduisant sa voiture automobile ; il ne peut échapper à cette responsabilité qu'en faisant la preuve qu'au moment de l'accident son employé n'était plus, à proprement parler, à son service, ni sous son autorité (1). »

Ainsi pour que le propriétaire soit tenu de réparer le dommage causé par son chauffeur, il faut qu'il soit resté gardien de la chose, c'est-à-dire qu'il ait eu le droit de lui donner des ordres et des instructions ; qu'il ait eu un pouvoir juridique sur l'automobile.

Si, pour un temps ou une opération déterminée, le propriétaire d'une automobile cède sa voiture avec son chauffeur à une autre personne, la responsabilité ne se déplace que si, au moment de l'accident, l'automobile était sous l'autorité de cette dernière,

On voit ainsi jouer, à côté de l'alinéa 3 de l'article 1384, l'alinéa 1^{er} de ce même article, et celui-ci n'exige plus que le chauffeur ait agi dans l'exercice de ses fonctions ou à l'occasion de ses fonctions pour engager la responsabilité de son maître.

1. Trib. civ. Châlon-sur-Saône, 2 nov. 1921 : D. P. 1923.5.11.
Gaz. Pal., 1922.1.176.

Le patron est responsable alors même que l'accident est causé au moment où le conducteur agissait dans l'abus de ses fonctions.

En effet, celui qui a la garde de l'automobile, c'est toujours le patron, c'est sur lui que pèse, par conséquent, la présomption légale de faute.

En appliquant toujours la notion de garde juridique, qu'allons-nous décider dans le cas d'accident causé par une automobile volée ?

Nous dirons, avec le tribunal civil de la Seine (1), que le fait pour une automobile d'avoir été volée n'empêche pas que le propriétaire reste le gardien de la voiture et, partant, qu'il soit tenu de plein droit.

Mais jusqu'à aujourd'hui la tendance de la jurisprudence est de considérer que lorsqu'une automobile a été dérobée et que l'accident est dû uniquement à une faute caractérisée du voleur, le propriétaire doit être dégagé de toute responsabilité même si on peut articuler contre lui un fait de négligence, car l'accident a pour cause non la soustraction de l'automobile mais la faute du voleur (2).

Il nous semble que c'est là en effet une cause d'exonération pour le propriétaire, mais c'est à lui qu'il incombe de rejeter la présomption de faute qui pèse sur lui en prouvant la faute d'un tiers, en l'espèce, la faute du voleur.

Cependant M. Ripert fait remarquer dans une de ses

1. Trib. civ. Seine, 25 mars 1925, Lavoye c. Croix Rouge américaine : *Gaz. Pal.*, 1925.2.81.

2. Cass. 27 mai 1895 : S.95.1.460. — Paris, 5 déc. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1926.1.320.

notes (1) que la présomption de faute de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil « ne repose pas... sur la propriété ou l'usage de la chose : elle repose sur le défaut d'accomplissement de l'obligation légale de garder la chose dangereuse que l'on emploie. Dès lors, si la chose a été perdue ou volée, il ne peut plus y avoir d'obligation de la garder. »

En fait la Cour de cassation ne voit dans tous ces problèmes qu'une question de fait, et lorsqu'il s'agit de déterminer le gardien responsable d'une automobile, elle s'en rapporte à la décision des juges du fond (2).

Pour terminer avec ce premier point, constatons que tout comme dans l'article 1385, la responsabilité automobile n'est pas attachée à la notion de propriété.

La responsabilité pèse sur le gardien de l'automobile, sur celui qui juridiquement a la chose sous sa dépendance et sous son autorité ; ce n'est pas nécessairement le propriétaire.

Envisageons à présent un second problème que résout l'arrêt Jeand'heur : le champ d'application de la présomption de faute établie par l'article 1384, § 1^{er} du Code civil.

La Cour de cassation a en effet décidé que la présomption légale de faute ne joue que quand il s'agit d'une chose « que l'on a sous sa garde », et l'on n'a sous sa garde que les choses qui ont besoin d'être gardées en raison des *dangers* qu'elle peuvent faire courir à des tiers : il suffit pour que l'article 1384, § 1^{er} s'ap-

1. D. P. 1927.1.97, *in fine*.

2. Cass. civ., 16 janv. 1922 : S. 22.1.277.

plique « qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde *en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui.* »

Il serait fort intéressant d'étudier, avec M. Ripert, qui a été le premier à proposer le critère du danger dans la responsabilité du fait des choses inanimées, quelles sont les choses dangereuses qui doivent, en raison même de ce caractère qu'elles possèdent, être régies par l'article 1384 § 1^{er} du Code civil.

Ce point trouverait logiquement sa place dans une étude portant sur la responsabilité du fait des choses inanimées ; il dépasse le cadre de la présente thèse :

Nous nous contenterons de dire qu'il est unanimement admis que l'automobile est par excellence la chose inanimée dangereuse qui doit être soumise à la nécessité d'une garde.

Et nous arrivons ainsi au troisième point, résolu déjà depuis quelques années par la jurisprudence, et que l'arrêt du 21 février 1927 reprend pour le résoudre dans le même sens : qu'elle est la preuve qui exonère le gardien présumé responsable ?

Depuis un arrêt de la Chambre civile du 21 janvier 1919 (1) la Cour suprême a décidé que seule la preuve du cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère non imputable au gardien de la chose, peut écarter la présomption de faute édictée par l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil.

Ainsi la preuve négative qu'on n'est pas en faute ne suffit pas pour exonérer le gardien de la chose.

1. D. P. 1922.1.25 et note Ripert.

Mais la preuve d'une faute de la victime est-elle suffisante pour cela ?

Nous pouvons lire dans la note de M. Ripert sous l'arrêt Jeand'heur ce qui suit : « La jurisprudence décide avec raison que la faute de la victime peut simplement diminuer le montant des dommages-intérêts auxquels elle a droit... La faute de la victime ne supprime pas nécessairement la faute présumée du gardien de la chose. »

Telle avait été également la solution admise par la Cour de cassation dans un arrêt connu de la Chambre des requêtes du 25 novembre 1924 (1).

Il s'agissait dans l'espèce d'un lustre à gaz qui s'était détaché du plafond d'une salle à manger et avait occasionné la rupture de la conduite de gaz.

Une domestique, en l'absence de ses maîtres, boucha tant bien que mal l'orifice du tuyau avec un bouchon et des chiffons.

Le soir comme elle pénétrait dans la pièce avec une bougie allumée, une explosion se produisit et la malheureuse fille fut tuée sur le coup.

Il y avait incontestablement faute lourde de la part de la victime, et cependant la Cour de cassation condamna les patrons à verser une indemnité aux héritiers de la domestique, en faisant remarquer que l'explosion de la conduite de gaz et le dommage qui en est résulté ont eu deux causes : d'une part la chute du lustre dont les patrons étaient responsables, et d'autre part la

faute de la victime : la responsabilité alors ne doit être qu'atténuée.

Cette argumentation ne nous satisfait nullement.

En effet la chute du lustre par elle-même n'avait été cause d'aucun préjudice ; seule la faute de la victime a causé le dommage en provoquant l'explosion.

Si la victime n'avait pas pénétré imprudemment dans la pièce avec une bougie allumée, aucun accident ne se serait produit.

Aussi croyons-nous que lorsque le gardien d'une automobile fait la preuve de la faute de la victime, il établit l'existence d'un fait étranger qui ne lui est pas imputable, il écarte par conséquent la présomption de faute qui pèse sur lui, à moins, évidemment, que la victime ne prouve à son tour que le gardien a également commis une faute ayant influé sur le dommage.

Telle nous semble être également, actuellement, l'opinion de la Cour de cassation.

Tout récemment encore la Chambre des requêtes décidait que « la présomption de faute établie par l'article 1384 § 1^{er} du Code civil à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage est détruite par la preuve d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable. L'imprudence de la victime constitue la cause étrangère exonérant le gardien, lorsqu'une faute ne peut être relevée à la charge de celui-ci (1). »

Voyons pour terminer quels sont les autres cas dont la preuve exonère le gardien présumé responsable :

1. Cass. req., 12 janv. 1927, Desmettre c. Goeman ; S. 1927.1.129.

nous voulons parler du cas fortuit, du cas de force majeure et de la faute d'un tiers.

On appelle cas de force majeure ou cas fortuit des événements qui proviennent des forces de la nature ou du fait des personnes. Ces deux expressions sont la plupart des fois employées indifféremment par la jurisprudence, elles sont toutes deux l'événement imprévisible et irrésistible dont la preuve écarte la présomption de faute.

Le dérapage n'est nullement une de ces circonstances qui font disparaître la responsabilité du gardien de l'automobile. Il ne constitue pas pour lui le cas de force majeure libératoire car il rentre dans les prévisions humaines.

Il en est de même de l'éclatement d'un pneu ou le capotage de la voiture ou encore le mauvais état de la route.

La jurisprudence est presque unanime en ce sens (1).

Aussi est-il très difficile d'apporter la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, d'établir l'existence d'un événement imprévisible et irrésistible.

C'est pour cette raison que le plus souvent on cherche à démontrer que l'accident est dû à une cause étrangère non imputable.

Dire qu'il y a eu une cause étrangère c'est prétendre

1. V. Caen, 26 nov. 1924, Paris 9 mai 1925 et Lyon 10 juin 1925 D. P. 1926.2.121. — Chambéry, 26 oct. 1926, D. H., 1927, 26; — Trib. civ. du Rhône, 9 déc. 1926: D. H., 1927, 161. — Lyon, 3 déc. 1926: D. H., 1927, 177. — Cass. req., 2 mars 1927: D. P. 1927.1.21 et note Mazeaud. — Trib. civ. de Ruffec, 7 juillet 1926: D. H., 1926, 527.

qu'il y a eu faute de la victime — hypothèse sur laquelle nous ne reviendrons pas ici — ou faute d'un tiers.

La jurisprudence admet généralement que le fait d'un tiers exonère le gardien présumé en faute ; au moins lorsque ce fait est la cause unique de l'accident. C'est le véritable auteur d'un dommage qui doit seul le réparer.

Le gardien de l'automobile ne pouvait prévoir le fait du tiers, comme il ne peut prévoir le cas fortuit ou le cas de force majeure ; partant il ne pouvait l'éviter ; sa responsabilité n'est pas en cause.

CHAPITRE IV

De la responsabilité civile en cas de transport de personnes par automobile.

Après avoir étudié la responsabilité civile de l'automobiliste auteur d'un dommage vis-à-vis d'un piéton, il convient d'envisager, à présent, la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles vis-à-vis des personnes transportées.

Deux hypothèses se présentent qu'il faut avoir soin de distinguer, et qui feront l'objet de deux sections différentes : au moment de l'accident le transport avait-il lieu à titre onéreux ou bien s'effectuait-il bénévolement ?

SECTION I

DU TRANSPORT PAYANT DE PERSONNES.

La responsabilité du voiturier, en cas d'accident survenu à un voyageur, au cours d'un transport à titre onéreux, a donné lieu à de nombreuses divergences dans la jurisprudence.

Jusqu'en 1911, la Cour de cassation (1) malgré de

1. Civ., 10 nov. 1884 : D.P. 85.1.433 et note Sarrut; S. 85.1.129 et note Lyon-Caen — Req., 1^{er} mars 1889 : D.P. 99.1.558.

nombreux arrêts de cours d'appel en sens contraire, décidait que le transporteur n'était pas responsable, dans ce cas, envers la victime, en vertu d'un contrat de transport, mais en vertu des règles du droit commun telles qu'elles résultent des articles 1382 et 1383 du Code civil. La victime devait donc, pour obtenir une indemnité, rapporter la preuve de la faute du voiturier.

La Cour suprême justifiait son opinion par les deux raisons suivantes : c'est d'abord parce que l'article 1784 du code civil qui s'occupe de la responsabilité « des voituriers par terre et par eau » ne prévoit que le transport de marchandises, il ne saurait par conséquent s'appliquer au cas de transport de personnes ; c'est ensuite parce qu'il faut établir une différence entre la solution qui concerne les marchandises, matières inertes dont le voiturier doit rester responsable jusqu'à la livraison, et celle concernant les personnes, êtres libres capables de pourvoir eux-mêmes à leur sécurité, alors que le transporteur ne peut surveiller chacun de leurs gestes.

Brusquement, le 21 novembre 1911, la Cour de cassation change d'avis. Désormais elle admet, avec presque toute la doctrine, que la responsabilité du transporteur est contractuelle et pose le principe que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination (1) ».

1. Cass. civ., 21 nov. 1911, 27 janv. et 21 avr. 1913 : D.P. 1913. 1. 249 et note Sarrut. V. aussi Cass. req., 28 juin 1916, civ., 6 févr. 1917 : D.P. 1917.1.35 — les arrêts de Cass. au D.P. 1919.1.45. — Cass. civ., 22 fév. 1926 : D. H. 1926, 194.

Les cours d'appel motivent leurs arrêts (1) en invoquant simplement l'article 1147 du Code civil d'après lequel « le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part ».

Le voyageur qui paie pour être transporté, tient à être protégé contre les risques du transport, et dans le contrat, exprès ou tacite, qui existe entre lui et le voiturier se trouve implicitement l'obligation pour ce dernier de le conduire *sain et sauf* à destination.

M. Josserand (2) a été seul à critiquer cette solution et à demander que l'on revienne à l'ancienne idée de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

Quoi qu'il en soit, la responsabilité de l'automobiliste est établie aujourd'hui en ce sens, qu'il est tenu à des dommages-intérêts, vis-à-vis du voyageur transporté par lui à titre onéreux, en cas d'accident arrivé durant le transport à moins qu'il ne prouve que cet accident est dû à un cas de force majeure ou à un cas fortuit, ou à une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

1. V. notamment : Orléans, 21 mai 1914 : D. P. 1925.2.28 et note Roger. — Riom, 21 oct. 1926 : *Gaz. Pal.*, 14 janv. 1927.

2. Josserand, *Les transports*, 12^e éd., 1926.

SECTION II

DU TRANSPORT BÉNÉVOLE DE PERSONNES.

Mais il arrive très fréquemment qu'un automobiliste, à titre de complaisance et purement gracieux, fasse les honneurs de sa voiture à un parent, à un ami, voire même à un inconnu. Quelle sera la responsabilité civile du transporteur, au cas où un accident survient en cours de route à la personne ainsi transportée ?

C'est encore une de ces questions que le législateur de 1804 n'ayant pu prévoir, a donné lieu à un grand nombre d'opinions, diverses et contradictoires. A l'heure actuelle la jurisprudence de la Cour de cassation est certaine.

Dans un arrêt d'il y a quelques jours elle affirmait une fois de plus qu'en cas de transport gratuit de personnes, sur invitation ou par complaisance, c'est à la victime à faire la preuve que l'automobiliste a commis une faute (1), c'est-à-dire qu'elle considère qu'en cette matière la responsabilité dérive seulement du délit ou du quasi-délit du transporteur.

Mais avant d'arriver à une solution aussi nette et aussi catégoriquement affirmée, on a soutenu autrefois que la responsabilité du voiturier en raison du dommage causé à une personne gracieusement transportée était de nature contractuelle et dérivait du contrat de transport.

Cette affirmation nous paraît inadmissible ; il est facile de montrer pourquoi.

1. Cass. civ., 28 mars 1928, non encore publié.

La gratuité étant exclusive de la notion même de contrat de transport on ne peut pas dire qu'il existe un tel contrat entre le transporteur bénévole et son voyageur. En effet d'après l'article 1779 du Code civil tout contrat de transport n'est qu'une variété du contrat de louage d'ouvrages ; or aux termes de l'article 1710 du Code civil « le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles ». Il résulte clairement de la combinaison de ces deux textes que le contrat de transport est de par sa nature même un contrat à titre onéreux et que le prix est l'un de ses éléments constitutifs.

Un transport pour lequel aucun prix, de quelque nature soit-il, n'est dû, ne constitue pas un contrat de transport au sens juridique du mot. Aussi est-ce à juste titre que la jurisprudence est unanime à proclamer l'incompatibilité du transport à titre gratuit avec le contrat de transport (1).

Abandonnant l'idée de contrat de transport, une seconde opinion, encore défendue de nos jours (2), prétendit que la responsabilité du transporteur à titre gratuit est bien de nature contractuelle mais qu'elle découle d'un contrat *sui generis* du même type que celui visé par l'article 1105 du Code civil : le contrat de bienfaisance.

En effet, dit-on, lorsqu'une personne demande à un automobiliste de la transporter dans sa voiture, et que

1. Toulouse, 22 juin 1914 : D. P. 1917.2.83. — Montpellier, 8 oct. 1924 : D. P. 1925 2.4. — Poitiers, 17 févr. 1925 : D. P. 1925.2.41.

2. Notamment par M. Savatier. V. sa note : D. P. 1925.2.44.

celui-ci accepte gracieusement, un contrat prend naissance entre les deux parties, contrat qui ne profite qu'à l'une d'elles et qui par conséquent n'est autre que le contrat de bienfaisance.

Il se forme entre l'automobiliste et la personne qu'il transporte bénévolement « un contrat qui a été dénommé de bienfaisance, uniquement dans le but de procurer un plaisir à celui qu'il consent à prendre avec lui » (1).

Cette seconde thèse n'a été admise que par un très petit nombre de tribunaux. Leurs décisions ont d'ailleurs été souvent infirmées en appel (2).

C'est qu'en effet elle ne résiste pas à l'examen.

Tout d'abord, parce que nul ne peut être juridiquement engagé sans sa volonté : « Tous les contrats impliquent par définition même, et de la part de toutes les parties, l'intention de se lier : *l'animus negotii contrahendi*, la volonté de faire une affaire, et, on chercherait vainement une préoccupation de ce genre chez l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture, par pure complaisance, un ami ou un quidam quelconque. Son état d'esprit est celui du voyageur qui aide son voisin à installer ou à descendre ses bagages, ou qui veille sur sa place momentanément abandonnée dans le compartiment d'un wagon ; il rend un service à titre gracieux, par pure complaisance, il demeure en dehors du domaine juridique. La position prise par le conducteur obligeant

1. Trib. civ. Avignon, 22 oct. 1924 : *D. H.*, 1924, 710.

2. Lyon, 14 oct. 1922 : *Rec. pér. assur.*, 1922, p. 33. — Nîmes, 14 déc. 1925 : *D. P.* 1926.2.121.

n'est pas différente de celle-là : elle est à base d'obligance et non d'obligation » (1).

De plus, dans le cas de transport bénévole, non seulement il n'y a pas volonté de s'obliger, mais encore il ne se crée, en fait, aucune obligation juridique à la charge de l'une ou de l'autre des deux parties en présence. Cela est tellement vrai que le transporteur peut changer d'avis, et, après avoir accepté, refuser d'effectuer le trajet, sans que l'invité puisse, par une action quelconque, contraindre l'automobiliste à tenir sa promesse. Comme on ne conçoit pas de contrat qui ne fasse pas naître d'obligation, force nous est de conclure que le transport gratuit ne peut constituer un contrat.

Selon l'opinion qui l'emporte actuellement, la responsabilité du transporteur bénévole est délictuelle ou quasi-délictuelle.

Seulement, ici, comme quand il s'est agi de la responsabilité de l'automobiliste à raison du dommage causé à un piéton, on n'est pas d'accord sur l'article du Code civil qu'il faut appliquer.

Certains tribunaux et cours d'appel soutiennent qu'il faut faire application de l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil. Ainsi l'automobiliste auteur d'un accident vis-à-vis d'une personne qu'il transportait gracieusement, sera présumé en faute et ne pourra s'exonérer qu'en faisant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une faute qui ne peut lui être imputée (2).

1. V. Josserand, *op. cit.*

2. Trib. Aix, 20 déc. 1923 : *Gaz. Trib.*, 1922.2.555. — Poitiers, 18 févr. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.503. — Trib. civ. Mamers, 31 mars

En effet, dit-on, la Cour de cassation dans son arrêt du 21 février 1927 décide nettement que la responsabilité du fait des choses est régie par l'article 1384, § 1^{er} du Code civil, toutes les fois que la chose fait courir un danger anormal. Or, ce danger l'automobile le fait courir aussi bien aux tiers piétons qu'aux tiers transportés, car l'automobile est aussi chose dangereuse pour les personnes qui y sont transportées.

« Si le voyageur transporté à titre bénévole n'est pas un contractant, il est nécessairement un tiers, et, dès lors, il doit être traité comme tel : s'il avait conclu une convention avec le conducteur, il eut été protégé par la loi du contrat; ne l'ayant pas fait, il est demeuré sous l'égide de la loi, dans l'espèce l'article 1384, § 1^{er} du Code civil; en distinguant trois situations juridiques, celle du voyageur payant, celle du voyageur bénévole et celle du véritable tiers, on tombe dans l'arbitraire, car on établit, dans la catégorie des tiers, une sous distinction contraire à la tradition et à la raison » (1).

Reprenant d'ailleurs une forme de raisonnement dont s'est servi l'arrêt Jeand'heur lui-même, on a dit que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil ne fait aucune distinction en ce qui concerne les tiers victimes, aussi est-il superflu de vouloir en faire une.

Que l'article 1384 § 1^{er} du Code civil n'établisse pas de distinction entre la situation du tiers transporté et celle du tiers piéton cela est l'évidence même et ne nous

1925 : *Gaz. Trib.*, 17 nov. 1925. — Orléans, 23 févr. 1927 : *D. H.*, 1927, 295. — Aix, 11 mars 1927 : *D. H.*, 1927, 294. — Paris, 9 mai, Lyon, 10 juin et Douai, 30 nov. 1925 : *D. P.* 1926.2.121.

1. Jossierand, *Chronique* : *D. H.*, 1926, 23.

surprend nullement puisque l'article 1384 ne visait pas initialement les accidents causés par l'automobile. Si la jurisprudence est arrivée à étendre sa solution, dans le cas d'un accident causé à un piéton, c'est surtout pour des raisons d'équité. Or, ces raisons ne se retrouvent plus dans le cas d'un accident causé par un automobiliste aux personnes qu'il transportait bénévolement dans sa voiture.

Pourquoi cela ?

Parce que la situation du tiers rencontré sur la route et celle de celui que l'on transporte ne sont pas semblables.

Le tiers rencontré sur la route est totalement étranger, avant l'accident, à l'automobiliste et à sa machine. Il se promène, il traverse une rue et le voici brusquement heurté, blessé ou tué par l'automobile. « Il a subi passivement le choc d'une force qu'il n'avait pas contribué à déclencher, dont il ne profitait pas, dont il serait injuste de lui faire supporter définitivement le poids (1). »

A l'inverse la personne transportée gratuitement a, en sollicitant ou en acceptant de prendre place dans l'automobile, dans son intérêt personnel, contribué « à déclencher » la force qui la blesse. C'est pour elle qu'on a créé le danger dont elle sera la victime.

Comment prétendre dans ces conditions que la situation du tiers piéton et celle du tiers transporté soient pareilles ?

« La responsabilité de plein droit du fait des choses ne peut être comprise que comme un remède à la situation des tiers qui, victimes involontaires d'un

1. Jossierand, note au D. P. 1925.2.105.

risque qu'ils n'ont pas créé et dont ils ne tirent pas profit, ne pourraient néanmoins obtenir la réparation à laquelle l'équité leur donne droit si la loi ne les déchargeait du fardeau de la preuve. Mais ce serait déformer la loi et la détourner de son but, ce serait rendre inexplicable et injustifiable la règle exceptionnelle de preuve contenue dans l'article 1384 que de l'appliquer à des cas où le dommage a été subi par un individu qui a contribué à créer les situations dont il souffre, qui en profitait, et qui s'est volontairement exposé à subir le dommage qui en est résulté (1). »

Et puisqu'il est question d'équité voici un autre argument inspiré par elle et que nous trouvons invoqué dans un arrêt de la Cour de Lyon (2).

Appliquer à l'automobiliste transporteur bénévole l'article 1384 § 1^{er} du Code civil, y est-il dit, c'est le traiter aussi sévèrement, c'est lui appliquer un régime de responsabilité aussi lourd que celui que l'on applique au transporteur qui se fait payer son service : la responsabilité délictuelle de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil étant aussi lourde au point de vue de la preuve et plus lourde au point de vue du montant de la réparation, que la responsabilité contractuelle.

En effet d'après l'article 1150 du Code civil « le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée », tandis que le transporteur bénévole

1. Lefèvre, *De la resp. civ. en cas de transport des pers. par automobile*. Thèse Paris, 1927, p. 77.

2. D. P. 1926.2.121.

sera tenu de toutes les conséquences dommageables de l'accident.

Ces deux raisons nous semblent suffisantes pour nous permettre d'écarter l'application de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil au transporteur bénévole auteur d'un accident à l'encontre de la personne qu'il transportait dans son automobile.

Notre opinion est celle des nombreux tribunaux, cours d'appel et de la Cour de cassation qui estiment que la responsabilité du transportateur bénévole n'existe qu'autant que le voyageur blessé, ou ses représentants, prouvent à l'encontre de l'automobiliste l'existence d'une faute par application des articles 1382 et 1383 du Code civil (1).

Certaines juridictions ont décidé que la responsabilité du transporteur à titre gratuit doit être appréciée moins sévèrement que celle du transporteur à titre onéreux.

C'est ainsi que des tribunaux et cours d'appel exigent une faute lourde de la part du transporteur bénévole pour qu'il soit reconnu responsable (2).

1. Nîmes, 26 mars 1912 : *Gaz. Trib.*, 26 mai 1912. — Lyon, 28 janv. 1913 : *Gaz. Pal.*, 5 mars 1913. — Trib. civ. Compiègne, 29 janv. 1913 : *Gaz. Pal.*, 1913.1.355. — Toulouse, 22 juin 1914 : D.P. 1917.2.151. — Montpellier, 8 oct. 1924 : *D. H.*, 1924, 729. — Trib. civ. Seine, 21 févr. 1925 : *Gaz. Trib.*, 1925.1.505. — Nîmes, 9 janv. 1925 : *Gaz. Trib.*, 1925.2.443. — Poitiers, 16 fév. 1925 : *Gaz. Pal.*, 1925.1.484. — Trib. Nice, 20 avr. 1925 : *Gaz. Trib.*, 25 nov. 1925. — Trib. Boulogne-sur-Mer, 4 déc. 1925 : *Gaz. Trib.*, 6, 7 et 8 avr. 1926.

2. Aix, 10 juin 1915 : *Rec. assur.*, 1920, 5. — Trib. Thiers, 15 janv. 1925 : *Gaz. Trib.*, 1925.2.394. — Pau, 5 juin 1925 : *D. H.*, 1925, 317. — Paris, 9 mai, Lyon 23 mai et Douai 30 nov. 1925 : D. P. 1926.2.121. — Trib. civ. Compiègne, 10 mars 1920 : *Gaz. Pal.*, 1920.1.507. — Paris, 18 juill. 1925 : *Rec. assur.*, 1925, 241.

Cette restriction nous paraît abusive.

Dans le domaine délictuel, toute faute même légère, même très-légère, « tout fait quelconque », pourvu qu'il soit fautif, est générateur de la responsabilité de l'article 1382 du Code civil. C'est seulement dans le domaine contractuel qu'il est possible de généraliser la règle de l'article 1137 du Code civil qui dispose que les débiteurs de corps certain ne sont astreints à apporter à leur obligation de veiller à la conservation de la chose que les soins d'un bon père de famille.

En matière délictuelle toute faute doit être prise en considération : *in lege Aquilia et levissima culpa venit* (1).

On a dit aussi que celui qui accepte d'être transporté gracieusement accepte, par le fait même, le risque normal inhérent au voyage entrepris, aussi le transporteur ne sera tenu que si on démontre qu'il a commis une faute caractérisée, une faute lourde.

« Le transport bénévole ne saurait impliquer adhésion aux risques parce que l'on n'entend point se livrer au conducteur, soi et sa fortune ; que le plus souvent les causes de danger peuvent échapper, et que si d'aventure ou s'en rend compte, on n'a pas le moyen de peser sur la volonté du chauffeur pour le modérer, moins encore pour le guider, aucunement pour lui donner des ordres (2). »

D'autre part, la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle qui incombe au transporteur bénévole est

1. 44 D. ad. leg. Aquilian, IX, 2.

2. Ricol, note D. P. 1926.2.121.

d'ordre public. Partant, toute clause d'exonération doit être tenue juridiquement pour nulle et de nul effet.

Aussi rejetons-nous l'idée que le transporteur bénévole n'aurait à répondre que de sa faute lourde.

Le 29 mars 1927 la Cour de cassation fut appelée pour la première fois à dire le droit sur le sujet qui nous occupe. Voici les faits :

La demoiselle Favetto devant se rendre à Grenoble, et ayant manqué son train, avait demandé à un voisin, Simiaud, qui également devait se rendre à Grenoble, de la conduire dans son side-car jusqu'à la station prochaine afin de rattraper son train. Simiaud gracieusement accepta.

Or, tandis qu'ils traversaient un passage à niveau, la roue avant du side-car fut prise entre le rail et le contre-rail.

Un train de service ordinaire arrivant à ce moment, happa le véhicule avant que son conducteur eut eu le temps de se dégager. La demoiselle Favetto fut grièvement blessée.

Elle demanda des dommages-intérêts à Simiaud qui lui furent accordés d'abord par le tribunal civil de Grenoble puis, en appel par la Cour, le 31 juillet 1924.

Simiaud se pourvut alors en cassation, mais la Chambre des requêtes rejeta sa demande en décidant que le transporteur bénévole est responsable envers la personne transportée, des accidents causés par sa faute (1).

La chambre civile de la Cour de cassation a, elle aussi, le 28 mars 1928 résolu la question dans le même sens.

1. Cass. req., 29 mars 1927 : *D. H.*, 1927, 221.

Elle a jugé, par un arrêt de principe, sur le rapport de M. A. Colin, que la présomption instituée par l'article 1384 § 1^{er} du Code civil, à l'encontre du gardien d'une chose inanimée en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été établie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé ; que cette présomption ne peut être invoquée contre le gardien d'une automobile par ceux qui ont pris place dans la voiture à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole.

Ceux qui ont accepté ou sollicité de participer, à titre bénévole, à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes, ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à la charge, ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code civil.

CHAPITRE V

De l'étude de quelques législations étrangères concernant la responsabilité des automobilistes.

Si la France n'a pas encore légiféré en matière d'accidents d'automobiles, il n'en a pas été de même dans plus d'un Etat d'Europe.

La nécessité d'assurer aux victimes éventuelles de la circulation automobile une large indemnité a conduit, depuis bien longtemps, certains gouvernements, à réglementer, d'abord, le roulage des automobiles, à poser, ensuite, des règles précises en ce qui concerne la responsabilité civile de l'automobiliste auteur d'un accident.

Nous avons cru intéressant, dans une étude consacrée à la responsabilité automobile, de réserver un chapitre à l'examen de ces législations étrangères.

SECTION I

AUTRICHE.

L'Autriche, dès 1908, faisait voter une loi sur la « responsabilité résultant de tout dommage causé par des

voitures automobiles en marche » ; c'est la loi du 9 août 1908 (1), une des plus complètes à l'heure actuelle.

Avec ses 15 articles elle forme un véritable petit code, que nous allons analyser.

L'article 1^{er} déclare que le conducteur et le propriétaire d'une automobile, ainsi que tout copropriétaire, sont responsables lorsqu'une personne a été tuée ou blessée ou que des objets possédés par elle sont endommagés à la suite d'un accident.

Ils sont tenus, dans le cas de doimmage purement matériel, conformément à l'article 1323 du Code civil autrichien, c'est-à-dire qu'ils doivent remettre la chose endommagée dans son état antérieur, ou, si cela n'est pas possible, payer sa valeur d'estimation.

Si l'accident a causé des lésions corporelles, le conducteur et le propriétaire de l'automobile sont tenus de payer au blessé tous les frais de guérison, les gains manqués par la victime « et si le blessé est devenu incapable de gagner sa vie, les gains qui lui échappent dans l'avenir ; en outre, de lui payer, s'il le demande, une indemnité dite de souffrance, proportionnée aux circonstances. » (Art. 1325 C. civ. autrichien).

Si la victime a été rendue difforme à la suite de l'accident, cette circonstance devra être prise en considération, surtout s'il s'agit d'une femme, en tant qu'il en résulterait un obstacle à son établissement à venir (2).

Si l'accident a causé la mort de la victime, on devra,

1. V. *Annuaire de législation étrangère*, 1908, p. 226.

2. Art. 1326 du Code civil autrichien.

non seulement payer tous les frais, mais encore fournir à ceux que laisse le défunt, et dont la loi lui imposait l'entretien, une indemnité proportionnée à leur perte (Art. 1327 C. civ. autrichien).

Dans le cas où l'automobile est conduite par un militaire en service commandé, le conducteur est déchargé de toute responsabilité.

Mais si au moment où l'accident s'est produit l'automobile se trouvait en la possession d'un entrepreneur de transports, qui la faisait circuler pour son propre compte, c'est lui qui en est responsable et non le propriétaire de la voiture.

S'il y a eu vol de l'automobile, la personne responsable est celle qui disposait en fait, bien qu'illégalement, de la voiture.

« Quiconque décline les responsabilités établies ci-dessus, en se basant sur l'une des dispositions qui précèdent, doit faire la preuve des faits sur lesquels il s'appuie pour se déclarer irresponsable. Lorsque plusieurs personnes sont responsables solidairement, elles ont à supporter par parts égales les conséquences de cette responsabilité. »

L'article 2 porte que l'automobiliste peut se libérer de l'obligation qui pèse sur lui conformément aux dispositions de l'article 1^{er}, soit en établissant la preuve que l'accident est dû à la faute de la victime ou d'un tiers, soit en démontrant que l'observation des précautions imposées par les règlements ou exigées par la nature même de la locomotion n'aurait pas empêché l'accident, soit encore en prouvant que « ni la nature

particulière de son automobile, ni les conditions spéciales, l'arrêt ou les défectuosités de son fonctionnement, ne sont causes de l'accident ».

Il ne peut s'exonérer en invoquant le fait d'un tiers dont il s'était servi pour le fonctionnement ou la conduite de l'automobile.

L'alinéa final de ce même article envisage l'hypothèse de faute commune du conducteur et de la victime et décide que « le juge doit apprécier toutes les circonstances de fait et reconnaître à la victime une partie des droits à l'indemnité que stipule l'article 1^{er} ».

Article 3 : « Les dispositions des articles 1 et 2 de la présente loi ne s'appliquent pas aux demandes conventionnelles en dommages-intérêts que présenteraient les personnes responsables, du chef de lésions corporelles ou de détérioration des objets leur appartenant, survenues au cours de ce même accident ».

Les articles 1 et 2 ne s'appliquent pas également aux dommages causés à des personnes bénévolement transportées par l'automobiliste, mais s'appliquent lorsque le transport a lieu contre paiement, ou encore, quand il revêt le caractère professionnel d'une entreprise permanente de transports de personnes ou de choses, ou enfin, si le transport était effectué pour le service ou sur l'ordre de l'une des personnes civilement responsables conformément à l'article 1^{er}.

Les articles 1 et 2 de la loi du 9 août 1908 ne s'appliquent pas, non plus, lorsqu'il s'agit d'un militaire blessé dans l'accomplissement de son service et par une automobile employée par l'administration militaire.

Dans ce cas « la demande en dommages-intérêts formulée contre le Trésor public par la victime ou ses ayants droit, doit être jugée uniquement d'après les lois militaires s'y appliquant » (art. 4).

L'article 3 écarte les dispositions des articles 1 et 2 ainsi que le dernier alinéa de l'article 3 aux accidents causés par des automobiles reconnues officiellement comme étant construite de façon à ne pas pouvoir dépasser une vitesse maximum de 25 kilomètres à l'heure sur terrain plat, même n'ayant en charge que le poids indispensable pour la marche et la direction de la voiture. Les demandes en indemnité seront soumises aux règles de droit commun.

L'action en dommages-intérêts se prescrit par six mois à partir du jour où la victime a eu connaissance du préjudice subi et de l'identité de la personne responsable, et dans tous les cas, au bout de trois ans.

« Ce droit s'éteint également, avant l'expiration des délais ci-dessus, lorsque la personne fondée à réclamer des dommages-intérêts a omis, par sa faute, d'aviser de l'accident la personne responsable, dans le courant des quatre semaines qui suivent le jour où elle a eu connaissance de l'identité de cette personne responsable, à moins qu'elle ne puisse prouver que cette personne a eu connaissance de l'accident, par une autre voie, au cours de ces quatre semaines » (art. 6).

Article 7 : « Les dispositions de la présente loi laissent subsister les responsabilités plus étendues qui résultent des dispositions générales du Code civil, ou d'autres lois. »

L'article 10 contient une très intéressante disposition. Il y est dit que celui qui a été victime d'un accident d'automobile jouit, pour la demande en dommages-intérêts qu'il formule, d'un droit de gage établi par la loi et primant tous autres droits de gage antérieurs, sur le montant de la demande en versement d'assurance que la personne responsable, préalablement assurée, adressera à l'assureur contre les accidents.

Non moins intéressant l'article 12 qui décide que, en ce qui concerne l'assurance contre les responsabilités civiles résultant d'accidents d'automobiles, il peut être décidé par décrets : que l'assuré devra, sans avoir de recours contre l'assureur, supporter, dans une proportion déterminée, une partie du préjudice causé, et, qu'en tous cas, il devra supporter l'intégralité du préjudice entraînant une indemnité inférieure à une certaine somme ; d'autre part, que l'assureur ne sera plus responsable, si, dans un certain délai, le dommage ne lui a pas été notifié, n'a pas fait l'objet d'une plainte en justice, et enfin s'il n'a été procédé à aucune enquête officielle à ce sujet par les autorités compétentes.

Toutes conventions annulant ou restreignant *à priori*, au préjudice des victimes, l'effet des dispositions de la loi du 9 août 1908, seront considérées comme nulles et non avenues (art. 13).

SECTION II

ALLEMAGNE.

Avant que la loi du 3 mai 1909 ne soit votée en Allemagne, l'automobiliste auteur d'un accident n'était

responsable qu'autant qu'on avait prouvé qu'il était en faute (1) et c'était à la victime ou à ses représentants qu'il appartenait d'établir cette faute.

La difficulté qui en découlait avait attiré l'attention des juristes allemands dès 1902 en leur congrès tenu à Berlin (2).

L'avis unanime du Congrès — à l'exception de M. Léon Vossen qui défendit la thèse du maintien des règles de droit commun pour les automobilistes — fut d'étendre aux automobiles les règles contenues dans les articles 1, 3 et 10 de la loi d'Empire du 7 juin 1871 et dans l'article 25 de la loi prussienne du 3 novembre 1838, concernant la responsabilité en cas d'accidents de chemin de fer.

Ces quatre articles posaient le système de la responsabilité aggravée basée sur l'idée de risque.

A la suite de ce vœu, plusieurs projets furent émis (3) qui donnèrent lieu à de nombreuses et longues discussions tant dans les Commissions spéciales qu'au Reichstag (4).

Elles durèrent pendant sept ans, et n'eurent comme résultat que d'atténuer sensiblement le projet primitif rédigé d'après les vœux exprimés par le Congrès général des Jurisconsultes allemands de 1902.

Une loi ne fut votée par le Reichstag que le 3 mai

1. Demogue, *Traité des oblig. en général*, 1925, t. V, n° 1161.

2. Ce congrès est connu sous le nom de « Deutscher Juristentag » : V. Duquesne, *Etudes et documents* dans *Bull. de la Soc. d'ét. lég. de 1902*, p. 485.

3. V. *Bull. de la Soc. d'ét. lég. de 1908*, p. 179 et s. et p. 282 et s.

4. V. sur les travaux préparatoires de la loi du 3 mai 1909 la thèse de Gaudillot précitée : p. 234 et s.

1909 (1), elle fut considérée par un très grand nombre de membres du Parlement allemand comme réduisant à son minimum la réforme indispensable.

Cette loi, tout comme la loi autrichienne, est très complète ; elle comprend 3 titres et 26 articles.

Le titre 1^{er} (art. 1 à 6) qui contient l'énoncé des prescriptions concernant la circulation, comme le titre 3 (art. 24 à 26) qui comprend des dispositions pénales seront laissés de côté.

Nous ne nous occuperons que du titre 2, consacré à la responsabilité civile (art. 7 à 20).

Article 7 : « Si dans l'usage qu'on fait d'une voiture automobile, un homme est tué, blessé ou atteint dans sa santé, ou si une chose est endommagée, le *détenteur* (Halter) de la voiture est tenu de réparer le dommage causé.

« Nulle responsabilité n'est encourue lorsque l'accident a été causé par un événement inéluctable, ne tenant ni à un vice de construction ni au fait que l'appareil n'a pas fonctionné comme il fallait. Un événement est notamment considéré comme inéluctable lorsqu'il est imputable à un fait soit de la victime, soit d'un tiers non employé à la conduite de la voiture, soit d'un animal, et que tant le détenteur de la voiture que le conducteur ont pris toutes les précautions voulues.

« Si, à l'insu et sans le consentement de son détenteur la voiture a été employée par un tiers, c'est ce dernier qui est tenu des dommages-intérêts au lieu et place du détenteur. »

1. *Annuaire de lég étrangères*, 1908, p. 81.

Tout le système tient dans la formule de cet article, système qui n'est autre que celui du renversement de la charge de la preuve.

Viennent ensuite les exceptions.

D'après l'article 8, l'article 7 ne s'applique pas dans les deux cas suivants : 1° Lorsque la personne lésée était transportée ou était occupée au service de la voiture ; 2° lorsque l'accident a été causé « par un véhicule ne servant qu'au transport de choses lourdes » et dont la vitesse ne peut dépasser 20 kilomètres à l'heure en terrain plat.

Lorsqu'un dommage matériel a été causé en partie par la faute de la personne lésée, « la faute de celui qui exerce en fait le pouvoir sur la chose est mise sur la même ligne que celle de la personne lésée » (art. 9).

Si l'accident a entraîné la mort de la victime (art. 10) l'indemnité sera calculée en tenant compte du montant des frais médicaux et du préjudice pécuniaire qui est résulté pour le défunt du fait que, pendant sa maladie, il a été dans l'impossibilité absolue ou partielle de rien gagner, ou que ses besoins ont augmenté.

Le débiteur de l'indemnité est tenu également au remboursement des frais de sépulture de la victime.

« Si, au moment de l'accident, le défunt était, vis-à-vis d'un tiers, dans le cas d'avoir actuellement ou éventuellement à pourvoir à son entretien, et que, par suite du décès, ce tiers soit frustré de son droit à l'entretien, celui qui doit l'indemnité est tenu envers le tiers de dommages-intérêts dans la mesure où le défunt, pendant la durée probable de sa vie, aurait eu à four-

nir les aliments. L'indemnité est due encore que, au moment de l'accident, le tiers fût simplement conçu et non encore né. »

En cas de lésions corporelles (art. 11) l'indemnité comprendra les frais de guérison et la réparation du préjudice pécuniaire éprouvé par la victime pendant sa maladie.

L'article 12 fixe les maxima d'indemnités dues par l'auteur du dommage :

1^o En cas de mort ou de blessures d'une personne, un capital de 50.000 marks ou une rente annuelle de 3.000 marks ;

2^o En cas de mort ou de blessures de plusieurs personnes causés dans un seul et même accident, un capital de 150.000 marks ou une rente de 9.000 marks ;

3^o En cas de dommages matériels, un capital de 10.000 marks.

« Si les indemnités qui seraient dues simultanément à plusieurs personnes, dépassent les maxima fixés ci-dessus, les parts de chacune de ces personnes se réduisent dans le rapport du total des indemnités qui seraient dues au maximum prévu par la loi. »

L'indemnité due à raison de l'impossibilité de rien gagner ou de l'augmentation des besoins de la victime, ainsi que l'indemnité à verser à un tiers conçu mais non encore né, doit être acquittée sous la forme d'une rente en argent (art. 13).

L'article 13 poursuit en ces termes : « Si le jugement de condamnation au paiement d'une rente n'a rien prévu quant aux sûretés à donner par le débiteur,

l'ayant droit peut en demander plus tard, dans le cas où la situation pécuniaire de ce dernier viendrait à empirer ; et, dans le même cas, il est fondé à demander un supplément des garanties prévues par le jugement. »

Les actions en dommages-intérêts se prescrivent par 2 ans (art. 14). La prescription est suspendue en cas de négociation entre les parties.

La victime, sous peine de forclusion, doit informer de l'accident la personne civilement responsable dans un délai de deux mois qui court du jour où elle a eu connaissance de celle-ci (art. 15)

Article 17 : « Lorsqu'un dommage a été causé par plusieurs voitures et que leurs détenteurs sont légalement tenus, envers un tiers, de le réparer, cette obligation, au point de vue tant des relations des coobligés entre eux que de l'importance de l'indemnité à payer, dépend des circonstances et notamment, de la mesure en laquelle l'accident est imputable à chacun d'eux. Il en est de même, quand c'est l'un des détenteurs intéressés qui a subi le dommage de la responsabilité qui incombe à un autre d'entre eux. »

Dans le cas où une personne a été tuée ou blessée, la chose détériorée par suite d'un accident d'automobile, le conducteur est également tenu à la réparation du préjudice, conformément aux dispositions des articles 8 à 15 ; à moins que l'accident ne soit pas dû à sa faute (art. 18).

SECTION III

ITALIE

La première loi concernant les voitures automobiles en Italie porte la date du 10 janvier 1901 ; mais comme toutes celles qui lui ont succédé, avant la loi du 30 juin 1912, elle s'occupe de réglementation et n'intéresse qu'indirectement le problème de la responsabilité civile.

Un décret royal du 28 juillet 1901 s'occupe, entre autre, de la circulation des automobiles sur les routes et de la vitesse maximum des véhicules. Cette vitesse ne doit pas être supérieure à 25 kilomètres à l'heure en rase campagne, et d'environ 15 kilomètres à l'heure dans les rues des villes et des villages. Cette même vitesse de 15 kilomètres ne doit pas être dépassée la nuit, quelle que soit la voie sur laquelle on roule.

Nous pouvons citer par ordre chronologique la loi du 30 juin 1904, le règlement du 8 janvier 1905 abrogé par le décret royal du 29 juillet 1909, et le décret du 17 juillet 1910.

Le 11 mars 1911, le ministre Sacchi déposait un projet de loi concernant tous les véhicules à traction mécanique et circulant sans l'aide de rails.

Ce projet considère comme automobiles tous les véhicules à quatre roues mus par une énergie qui leur est propre.

En ce qui concerne la responsabilité il déclare que sauf le cas de force majeure, le propriétaire et le con-

ducteur d'une automobile doivent être tenus solidairement de la réparation du dommage causé aux personnes ou aux choses, à moins qu'ils n'établissent qu'ils avaient tout fait pour empêcher l'accident.

Ne sont pas considérés comme dommages dus à une force majeure, ceux occasionnés par un vice de la voiture.

Lorsqu'une voiture louée cause un accident, celui qui doit être solidairement responsable avec le conducteur est le locataire et non le propriétaire.

Cette solution découle de l'idée générale que celui qui doit être solidairement responsable avec le conducteur, c'est celui qui dispose entièrement de la voiture au moment de l'accident. C'est la même idée que la jurisprudence française exprime par ces mots : « le gardien de la chose ».

Le propriétaire et le conducteur de l'automobile peuvent s'exonérer en prouvant la faute de la victime ou celle d'un tiers.

Le propriétaire peut encore se libérer en établissant que sa voiture a été mise en circulation à son insu et sans qu'il y ait eu négligence de sa part (1).

Le projet Sacchi s'occupait ensuite des amendes à prononcer en cas d'accidents.

La Commission de la Chambre chargée d'examiner ce projet, rejeta la définition des automobiles.

Elle proposa que le permis de conduire ne fût accordé qu'après une visite médicale sérieuse attestant que

1. *Atti parlamentari*, legislatura XXIII, Camera dei deputati, n° 824, e Senato, n° 739.

l'impétrant n'a aucune imperfection physique pouvant diminuer sa capacité de conduire une automobile.

Elle fut d'avis qu'en cas d'actions réciproques concernant des dommages résultant d'un même accident, chacune des parties devrait prouver la faute de la partie adverse suivant les règles de droit commun.

Elle émit le vœu que le permis de conduire soit retiré toutes les fois qu'on constaterait que la capacité physique du conducteur avait diminué, à la suite de maladie, d'ivresse notoire; lorsque le conducteur, auteur de lésions corporelles, aurait été condamné comme récidiviste.

La Commission examina aussi le point de savoir s'il fallait limiter légalement la vitesse des automobiles (1)

Après de longues discussions la Chambre approuva le texte de la Commission, le Sénat en fit autant (2) et c'est ainsi que le projet Sacchi devint la loi du 30 juin 1912 (3).

L'article 1^{er} dispose que tout véhicule à traction mécanique, destiné à circuler, sans l'aide de rails, sur les voies existantes, doit être régi par la présente loi.

L'article 3 décide que le propriétaire et le conducteur d'un véhicule à traction mécanique, sont tenus solidairement de réparer les dommages causés à des personnes ou à des choses, à moins qu'ils ne prouvent

1. *Atti parlamentari*, leg. XXIII, Camera dei deputati, Documenti, 824 A, Relazione Crespi.

2. *Atti parlamentari*, leg. XXIII, Senato, n° 739 A., Relazione San Martino.

3. V. la loi dans Franchi, *Codici e leggi usuali d'Italia*, t. II, p. 239.

qu'ils ont pris toutes les précautions possibles pour éviter que l'accident se produise.

Les dommages dus à un vice de construction ou de maniement de la voiture ne peuvent, en aucun cas, être considérés comme causés par force majeure.

La loi du 30 juin 1912 se contente d'admettre le principe du renversement de la preuve (1).

SECTION IV

ANGLETERRE.

En Angleterre la première loi sur les locomotives légères — *light locomotives* — date de 1896. Elle visait uniquement les automobiles de trois à quatre tonnes et limitait la vitesse à 14 milles à l'heure (2).

Cette loi était nettement insuffisante. Aussi devant la circulation de jour en jour plus active et plus dangereuse, comme aussi devant les réclamations, non seulement des piétons, mais des fabricants eux-mêmes, et des propriétaires d'automobiles, une nouvelle loi fut votée le 14 août 1903, connu sous le nom de *Moto-Car Act* de 1903 (3).

L'article 1^{er} de cette loi stipule que « toute personne qui conduit une automobile sur une route publique avec témérité et négligence, ou à une vitesse et d'une manière qui soit dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances comprenant la nature, l'état et l'usage de

1. Pour tout ce qui concerne les discussions parlementaires de la loi du 30 juin 1912, V. Enrico Bruni. *Leg. sui velocipedi, motocicli e automobili*. Napoli, 1913.

2. Emilien Giraud dans *Ann. de lég. étr.*, 1897, p. 38.

3. *Ann. de lég. étr.*, 1903, p. 18.

la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, sera coupable d'un délit en vertu du présent acte ».

L'article 6 enjoint au conducteur de s'arrêter en cas d'accident, sous peine d'une contravention spéciale.

L'article 9 limite le maximum de la vitesse horaire à 20 milles sur les routes publiques. Elle peut être réduite de moitié dans certains endroits déterminés par règlement.

Ce qui est intéressant d'envisager en Angleterre, comme d'ailleurs en Amérique, c'est la position prise par la jurisprudence.

Sans rejeter le système de la faute, les tribunaux décident que celui qui met en circulation une voiture automobile est tenu à empêcher que celle-ci soit cause de dommages pour les tiers. Si un accident se produit ils déclarent le *motorist* en faute, partant l'obligent à réparer le dommage.

« Tout automobiliste, tout *motorist* doit s'attendre, lorsqu'il circule sur la voie publique, à ce qu'il y rencontrera d'autres personnes, et, en conséquence, il est tenu d'être toujours à même d'empêcher que sa machine leur cause aucun dommage. Si donc un accident survient, l'automobiliste a contrevenu à son obligation : il a commis une faute et nous le condamnons (1). »

Seule la preuve d'une faute de la victime, d'un cas fortuit ou de force majeure, peut exonérer l'automobiliste.

1. Huddy, *The law of automobiles*, cité par Colin dans *Bull. de la Soc. d'ét. lég.*, 1907, p. 400 *in fine*.

CHAPITRE VI

De la nécessité, en France, d'une loi concernant la responsabilité civile des automobilistes à raison des dommages causés par eux.

La France doit, elle aussi, doter les automobilistes d'une loi qui leur soit propre, comme elle a doté l'industrie de la loi du 9 avril 1898.

Mais elle doit faire mieux que l'Autriche, mieux que l'Allemagne, mieux que l'Italie. Elle doit rejeter l'idée de faute et fonder la responsabilité civile des automobilistes sur le principe du risque clairement et courageusement affirmé. Elle ne devrait pas s'arrêter aux solutions de la jurisprudence qui, liée étroitement par les textes en vigueur, n'admet que le principe de l'intervention de la charge de la preuve.

On a cependant écrit que la jurisprudence était « incohérente en ce qu'elle s'inspire à la fois de la double idée de présomption de faute et de risque » (1). C'est aussi l'opinion de M. Savatier (2).

Le savant professeur de Poitiers est d'avis qu'en fai-

1. Capitant, *Chronique D.H.*, 1927, 52.

2. Savatier, notes : *D.P.* 1920.1.169 et 1927.1.145.

sant application de l'article 1384 § 1^{er} du Code civil au fait des choses inanimées, les tribunaux ont cédé à l'influence de ces deux grandes idées qui ont depuis si longtemps alimenté toutes les discussions portant sur la responsabilité civile : l'idée de faute et celle du risque.

La jurisprudence dans l'interprétation qu'elle a donnée à l'article 1384 § 1^{er} a combiné ces deux idées, et son système « se rattache, à l'idée de faute, parce qu'elle met une présomption de faute à la charge du gardien de toute chose dommageable ; à l'idée de risque, en ce que cette présomption est, dans une certaine mesure, irréfragable ».

Si M. Savatier est de cet avis c'est parce que depuis 1919 la Cour de Cassation n'admet pas que l'absence de faute suffise pour exonérer l'automobiliste.

« Dire que, pour écarter la présomption de faute de l'article 1384, il ne suffit pas au gardien de la chose de prouver qu'il n'a commis aucune faute serait en effet contradictoire, si, à côté de l'idée de faute, n'intervenait pas celle de risque. »

Nous croyons cependant que les solutions de la jurisprudence s'inspirent uniquement de l'idée de faute.

Pour nous en convaincre lisons le texte de l'article 1384 ; dans deux cas seulement le présumé responsable peut s'exonérer en établissant qu'il n'était pas en faute : c'est d'abord le cas lorsqu'il s'agit de la responsabilité des parents en raison du fait de leurs enfants mineurs habitant avec eux, c'est ensuite le cas des instituteurs et des artisans responsables en raison du dommage causé par leurs élèves et apprentis. Par

contre, les maîtres et les commettants ne peuvent se libérer en démontrant l'absence de faute ; quoi d'extraordinaire à ce qu'il en soit ainsi pour le gardien d'une chose inanimée.

De plus, si nous rapprochons de l'article 1384, les articles 1385 et 1386 nous voyons, qu'en principe, lorsque la loi établit une présomption légale de faute elle exclut la preuve négative.

La jurisprudence a fort bien fait, lorsque, avec son sens si droit et si sûr, elle s'est décidée à appliquer aux accidents d'automobiles le seul texte qui pouvait donner, dans une certaine mesure, satisfaction aux besoins de la circulation : l'article 1384 § 1^{er} du Code civil.

Elle a été fort bien inspirée le jour où, prêtant l'oreille aux plaintes des victimes de l'automobilisme, elle a déclaré le gardien de toute automobile responsable de plein droit des accidents qu'il pourrait commettre avec sa machine.

En somme elle n'a fait qu'œuvre de justice et œuvre de progrès social.

M. le premier président Ballot-Beaupré, disait en des termes très éloquents, lors de son discours à l'occasion du centenaire du Code civil, que le juge a le devoir, lorsqu'il se trouve devant des situations que le législateur de 1804 ne pouvait prévoir et partant réglementer, d'appliquer les textes existants en les adaptant aux exigences de la vie sociale du moment, tout en les respectant dans leur texte et dans leur esprit.

C'est ce qu'il a fait en matière d'accidents d'automobiles.

Mais voici pourquoi une loi est nécessaire en notre matière.

Tout d'abord certains tribunaux plus timorés que d'autres continuent à s'en tenir strictement aux formules légales et à appliquer les règles de l'article 1382 du Code civil.

Nous voudrions qu'il ne fut plus possible de rendre de pareilles décisions. L'incertitude qui règne en jurisprudence doit cesser, et quel meilleur moyen pourrait-on trouver pour cela, qu'une loi.

Ensuite, on sait que d'après la jurisprudence actuelle, l'automobiliste peut se libérer de la présomption de faute qui pèse sur lui en démontrant le cas fortuit ou la force majeure : cas fortuit, force majeure, tant pis pour la victime, pourquoi ?

Serrons le problème de plus près. De quoi s'agit-il en fait ?

Tout simplement de savoir, en cas d'accident d'automobile, qui doit supporter les conséquences pécuniaires du dommage causé.

La théorie de la faute, la seule qui soit à la base des textes du Code civil, décide que c'est celui contre qui on a prouvé une faute.

Mais décider cela c'est faire peser, dans la majorité des cas, les conséquences d'un accident d'automobile sur la victime.

Comment vouloir qu'une personne, alors qu'elle est renversée soudainement par une voiture automobile et, souvent, affreusement mutilée, puisse se rendre compte des circonstances d'un accident qui a meurtri sa chair ?

Mais il y a les témoins !

Pas toujours, surtout quand l'accident se produit à la campagne ou sur une route.

Quand c'est dans une ville, oui, il y a les passants, mais qui la plupart des fois regardent sans voir. Ah ! si d'avance le témoin savait que devant lui, à tel moment, un accident allait arriver, alors il ferait attention, il observerait, il verrait lequel des deux, l'automobiliste ou le piéton, a été en faute. Dans la réalité les accidents se produisent si soudainement, qu'on n'est certain que d'une chose, de la matérialité même de l'accident ; quant à savoir comment il est arrivé, c'est une autre question.

Il faut remarquer aussi que le plus souvent, les témoins éventuels ne sont guère complaisants.

Il y en a, et c'est le grand nombre, qui craignent d'avoir vu ou de dire qu'ils ont vu ; qui s'esquivent, qui voudraient être ailleurs, ennuyés à l'idée de se trouver dérangés dans leurs occupations et d'être mêlés, peut-être, à un procès.

Il y a aussi ceux qui étant favorables aux piétons ou aux automobilistes, et qui n'ayant rien vu, ne se démontent pas pour si peu. A les entendre, ils savent tout de l'affaire ; c'est le piéton qui a été imprudent, c'est l'automobiliste qui allait trop vite. Ils parlent, et ne savent rien.

Faible base que le témoignage du passant !

Le résultat ?

« Faute de pouvoir rapporter la preuve qui leur incombe, les demandeurs perdent leurs procès. Et

alors l'accident non seulement les aura plongés dans le deuil, mais encore les aura ruinés peut-être, si l'être cher qu'il leur a enlevé, subvenait à leurs besoins, ou était en train de gagner une fortune dont ils se verront privés » (1).

« De même que la fatigue du travail et le danger de l'atelier ont fait écarter la faute de l'ouvrier en matière d'accidents du travail, de même le danger de la rue devrait excuser celle du passant, à moins qu'elle ne soit grossière. Il serait donc équitable d'appliquer aux accidents d'automobiles la même règle qu'aux accidents du travail » (2).

Ne suffirait-il pas, pour donner satisfaction aux piétons, d'admettre législativement le système de présomption de faute ?

Nous ne le croyons pas.

L'idée d'imputabilité qui se trouve à la base de toute théorie se fondant sur la notion de faute n'est pas suffisante en ce qui concerne la responsabilité automobile.

C'est pourquoi en s'inspirant de la notion subjective de faute on ne peut logiquement et juridiquement attribuer les risques d'un accident à son auteur. Mais on atteindra ce résultat en s'inspirant de l'idée objective de risque, idée basée sur le bon sens et l'équité, idée aussi vieille que le droit lui-même et que les Romains traduisaient par cet adage : *ubi involumentum, ibi onus*, celui qui profite d'une chose doit en cas de dommage en supporter les conséquences fâcheuses.

1. Gaston Courtois, *Gaz. Trib.*, 12 mars 1922, p. 215.

2. Capitant, *Gaz. Dalloz*, 1923, p. 77.

La loi du 9 avril 1898 s'est inspirée de l'idée de risque et si elle déclare responsable le chef d'entreprise lorsqu'un dommage est causé à un ouvrier par le fait ou à l'occasion de son travail, « c'est parce que les conditions modernes de l'industrie ont créé un risque nouveau, et que les auteurs de ce risque — du moment qu'ils en tirent profit — doivent légitimement en réparer les conséquences » (1).

C'est également de ce principe que s'est inspirée la loi du 3 mai 1921 « sur la réparation des dommages occasionnés aux tiers par des accidents survenus dans les établissements de l'Etat ou dans les établissements industriels privés travaillant pour la défense nationale ».

C'est l'idée de risque créé qu'on retrouve encore dans l'article 53 de la loi du 31 mai 1924 en matière de transports par la voie des airs.

Notre désir n'est pas, et nous tenons à le faire remarquer, de remplacer dans le domaine de la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle, l'idée de faute par celle de risque.

Nous savons fort bien, et on l'a déjà dit en des termes très éloquents, que mettre à la base de toute responsabilité la notion de risque, c'est décourager toute initiative, c'est entraver toute action.

Il n'est pas question, ici, de substituer purement et simplement la responsabilité objective à la responsabilité subjective, mais de faire place à la notion de risque à côté de la notion de faute.

Ce ne sera pas à la législation spéciale sur les acci-

1. Wahl : *Rev. Trim.*, 1908, p. 5.

dents d'automobiles qu'on devra l'introduction du principe du risque dans le domaine juridique ; le principe existe et la législation spéciale n'en constituera qu'une application nouvelle.

L'automobiliste par le seul fait qu'il introduit dans la circulation un engin périlleux et qu'il retire de celui-ci soit du profit soit du plaisir ; s'il y a un patrimoine qui doit subir les conséquences d'un accident occasionné par cet engin, c'est bien le sien et non celui de la victime.

Et pour montrer combien nous restons attachés à la théorie traditionnelle de la faute, nous demandons que l'automobiliste responsable dans tous les cas où il causera un dommage à un tiers, puisse s'exonérer en prouvant une faute grave de la victime.

Si nous ne parlons pas de faute légère c'est parce que devant le danger de la circulation automobile il n'est pas juste de reprocher au piéton d'avoir manqué de présence d'esprit : la faute légère de la victime est toujours provoquée par l'automobile elle-même, par suite du trouble et de la frayeur qu'elle cause sur son passage.

Le piéton a le droit de se promener, de traverser une rue ; il a aussi le devoir de faire attention pour ne pas se faire écharper par les dangereux véhicules qui sillonnent les rues.

La faute grave suppose une absence complète de précautions, une imprudence exceptionnelle, qui peuvent très bien avoir été la cause de l'accident.

Mais il est bien entendu que la faute grave de la vic-

time doit être la seule cause d'exonération pour le gardien de l'automobile.

Nous rejetons ainsi le cas fortuit et le cas de force majeure.

En effet, si un accident s'est produit par cas fortuit ; si malgré la complète innocence de l'automobiliste, un dommage a été causé, c'est encore le fait de celui-ci qui est la cause indirecte de l'accident, car s'il n'avait pas mis en circulation une machine dangereuse il n'y aurait pas eu de fait dommageable, il n'y aurait pas eu de victime.

Il ne faut pas s'arrêter à l'innocence de l'automobiliste, il faut s'arrêter à l'innocence de la victime ; humainement c'est le personnage le plus intéressant, juridiquement il doit être protégé.

M. Humbert Ricolfi, député des Alpes-Maritimes, a déposé, le 8 novembre 1927, sur le bureau de la Chambre, une proposition de loi « tendant à définir la responsabilité de l'automobiliste ».

Cette proposition qui se base sur le système du renversement de la charge de la preuve, porte en son article 2 : « Les personnes qui utilisent des véhicules automobiles pour leur agrément ou l'exercice de leur profession sont présumées responsables des dommages causés par leur voiture. »

L'article 3 prévoit trois causes d'exonération : la preuve de la force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime.

La proposition de M. Ricolfi ne vise donc qu'à légaliser les solutions de la Cour de cassation ; elle écarte toute idée de risque, et c'est regrettable.

Nous trouvons, par contre, les articles 4 et 5 de cette proposition très heureux.

Le premier vise la collision entre deux véhicules et décide que dans ce cas il faut faire application des articles 1382 et 1383 du Code civil.

Le second écarte la présomption de faute dans le cas de dommage survenu à une personne bénévolement transportée.

Nous aurions aimé trouver dans cette proposition un article règlementant la question de l'assurance responsabilité.

Il aurait pu décider que le gardien responsable d'une automobile, assuré contre les accidents, serait tenu de rester, malgré tout, son propre assureur jusqu'à concurrence d'un dixième, par exemple, du montant de l'indemnité. C'eût été là une mesure préventive efficace, susceptible de rendre plus prudents les conducteurs d'automobiles (1).

Dans le cas où le gardien responsable serait insolvable ou refuserait de régler le dixième du dommage mis à sa charge, la mise en vente de l'automobile, par autorité de justice, pourrait être ordonnée, et le prix être affecté, par privilège, à la victime, jusqu'à concurrence de dixième dû.

1. V. *supra*, p. 48 et s.

CONCLUSIONS

Le rapide développement de la circulation automobile et les dangers qu'elle fait courir, ont posé, dans les limites du droit, de nouveaux et délicats problèmes de responsabilité civile.

Au début, les tribunaux n'ont pas hésité, ils ont décidé que lorsqu'un accident avait été causé par une automobile sous la direction de son chauffeur, la voiture n'était qu'un instrument entre ses mains, il y avait fait de l'homme, et c'est l'article 1382 qu'il fallait appliquer.

L'article 1384 § 1^{er}, n'était applicable qu'au cas où le dommage avait été causé par le fait spontané de l'automobile, en dehors de toute participation de l'homme.

Mais la jurisprudence franchissait bientôt une étape nouvelle et décidait que ce même article 1384 s'appliquait, avec la responsabilité de plein droit, lorsque l'accident se produisait par suite d'un vice propre de la chose et indépendamment de toute faute de l'automobiliste.

Tel était, depuis 1921, l'état de la jurisprudence, lorsque sont intervenu les arrêts, si importants, de la Cour de cassation du 29 juillet 1924 et du 21 février 1927.

La Cour suprême décide actuellement d'une manière très nette que la présomption de faute établie par le 1^{er} alinéa de l'article 1384 du Code civil s'applique sans qu'il y ait à distinguer suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui.

Déjà on a donné, et on cherche à donner dans tous les pays, une solution législative au problème juridique de l'automobilisme. Partout dans les réformes qu'on accomplit on tâche de s'écarter plus ou moins du principe traditionnel de faute, pour prendre comme base l'idée de risque créé.

La raison de cette nouvelle orientation réside principalement dans le fait qu'il est très difficile, pour la victime d'un accident d'automobile, de démontrer la faute de l'automobiliste.

La notion de faute aquilienne n'est plus suffisante pour résoudre tous les problèmes de responsabilité qui se posent dans le monde social actuel. En particulier en matière d'accidents d'automobiles, nous croyons avoir démontré qu'elle est devenue tout à fait insuffisante.

Qu'on n'aille pas nous reprocher d'être des réfractaires du progrès, et de demander la mort de l'industrie automobile. La réforme que nous demandons, après tant d'autres, n'a pour but que de mettre fin à d'intolérables excès dont les auteurs sont ceux que l'on a baptisés du nom de « chauffards ».

L'industrie automobile n'a rien à y perdre, au contraire, elle a tout à gagner à ce que le public se sente enfin efficacement protégé contre les abus de la circulation.

Comme le disait si justement M. Colin : « l'industrie consiste à fabriquer des voitures et non pas à causer des accidents. On ne fera jamais croire à personne que la seule chose qui pousse les clients à acheter des chassis, ce soit la perspective de pouvoir impunément molester, mutiler, écraser leurs concitoyens, et d'occire, sans s'arrêter pour en rembourser la valeur, les veaux, les chiens, les poules et les canards des paysans. »

Qu'on garde à la faute la place à laquelle elle a droit, mais qu'on ne prétende pas lui réserver tout le domaine de la responsabilité civile.

L'opinion publique s'inquiète de la fréquence de plus en plus grande des accidents d'automobiles. Elle demande une loi déclarant l'automobiliste auteur d'un accident, responsable de plein droit.

Il n'est que temps pour que le législateur agisse ; qu'il le fasse et vite, car la mort n'attend pas !

Vu : le Président de la thèse,
R. PIÉDELIÈVRE.

Vu : le Doyen,
BERTHÉLÉMY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris.
CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

- BESSON. — La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses. Paris, Dalloz, 1927.
- BAUDRY-LACANTINERIE ET BARDE. — Traité des obligations. Paris, 1905, t. 3 (deuxième partie).
- BLAISOT. — Commentaire juridique et pratique du Code de la route. Paris, Rousseau, 1925.
- BOISSIÈRE. — De la responsabilité du fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde. Thèse Montpellier, 1911.
- BONNET. — De la responsabilité du fait des choses. Thèse Poitiers, 1907.
- CAPITANT. — La responsabilité des accidents causés par les automobiles. *Gaz. Dalloz.*, 1923, p. 77.
- Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées *D. H.*, 1927, chronique, p. 49.
- CARNELUTTI. — La responsabilità civile par gli accidenti d'automobili. *Riv. dir. comm.*, 1908, p. 401.
- CHEVALIER. — La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente. Thèse Paris, 1926.
- CHIRONI. — La colpa nel diritto civile odierno. Colpa extracontrattuale (Aquiliana). Torino, 1886.
- COLIN. — L'accident d'automobile et la loi. *Rev. polit. et parlem.* 1908, p. 120.

- COLIN. — Rapport sur la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles. *Bull. de la Soc. d'ét. lég.*, 1907.
- COURTOIS. — Les autos écraseurs et l'article 1384 du Code civil. *Gaz. Trib.*, 12 mars 1922, p. 215.
- CROUZEL. — La responsabilité du fait des animaux et du fait des choses inanimées. *Rev. trim.*, 1925, p. 29.
- DEMOGUE. — Traité des obligations, t. V, 1925
- DUPUICH. — L'accident d'automobile et la loi. *Rev. polit. et parlem.*, 1908, p. 309.
- DUQUESNE. — Etudes et documents. *Bull. de la Soc. d'ét. lég.*, 1902, p. 485.
- FARRA. — De la responsabilité du fait des choses inanimées. Thèse Paris, 1909.
- FRANCHI. — Codici e leggi usuali d'Italia.
- GARDENAT ET SALMON-RICCI. — De la responsabilité civile (Délits et quasi-délits). Paris, 1927.
- GAUDILLOT. — De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. Thèse Paris, 1911.
- GÉNY. — Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif. Essai critique. Paris, 2^e éd., 1919.
- Risques et responsabilité. *Rev. trim.*, 1902, p. 812.
- JOSSERAND. — De la responsabilité du fait des choses inanimées, 1897.
- Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles. *D. H.*, 1926, chronique, p. 21.
- Garde et conduite des automobiles. *D. H.*, 1927, chronique, p. 65.
- LALOU. — La responsabilité civile. Dalloz, 1928.
- LE CLE'H. — Etude de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. *Les lois nouvelles*, 1^{er} mai 1927.
- De la responsabilité civile en matière d'accidents

d'automobiles, vis-à-vis des personnes transportées bénévolement. *Les lois nouvelles*, 15 juillet 1927.

LEFÈVRE. — De la responsabilité civile en cas de transport gratuit des personnes. Thèse Paris, 1927.

LEHER. — Les principales lois européennes et américaines sur la circulation des voitures automobiles. *Rev. de dr. international et de lég. comparée*, 1911, p. 249.

LÉVY (EMM.). — La vision socialiste du droit. Paris, Giard, 1926.

MICHEL. — De la responsabilité des dommages causés par les choses inanimées. Thèse Caen, 1912.

MIRTO DELLA VALLE. — Digesto italiano, 1912, t. 24, p. 269.

MUSTO. — L'accidente d'automobile e la responsabilità civile. Napoli, 1917.

PLANIOL. — Etudes sur la responsabilité civile. *Rev. crit.* 1905, p. 277 ; 1906, p. 80.

POIDEBARD. — La circulation des automobiles. Thèse Paris, 1913.

PRUDHOMME. — La responsabilité de l'automobiliste. *Rev. crit.* 1925, p. 211.

RIPERT. — De l'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines. Thèse Aix, 1902.

— La règle morale dans les obligations civiles, 1925.

SALEILLES. — Les accidents de travail et la responsabilité civile, 1897.

— De la responsabilité du fait des choses inanimées devant la Cour suprême du Canada. *Rev. trim.*, 1911, p. 29.

TART. — Le dommage causé par les objets inanimés. Liège, 1898.

WAHL. — La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles. *Rev. trim.*, 1908, p. 5.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER. — Du problème des accidents d'automobiles et du fondement de la responsabilité civile d'après le Code civil.....	II
CHAPITRE II. — Des règlements administratifs concernant la circulation automobile et de leur influence sur la responsabilité civile.....	21
Du Code de la route.....	22
De l'article 24 du Code de la route.....	23
De l'article 25.....	25
De l'article 31.....	27
De l'article 7 § 4.....	31
De l'article 9.....	33
De l'article 10.....	35
De l'article 11.....	37
Des accidents par collision.....	39
Limitation de la vitesse.....	41
Augmentation de la rigueur des examens.....	44
Visite médicale obligatoire.....	44
Création d'un casier du conducteur.....	46
Création d'une police des routes.....	47
Réglementation de l'assurance accidents.....	48

CHAPITRE III. — De l'étude de la jurisprudence française en matière de responsabilité automobile, et de son évolution.....	53
CHAPITRE IV. — De la responsabilité civile en cas de transport de personnes par automobile.....	84
<i>Section I.</i> — Du transport payant de personnes....	84
<i>Section II.</i> — Du transport bénévole de personnes..	87
CHAPITRE V. — De l'étude de quelques législations étran- gères concernant la responsabilité des automobi- listes.....	98
<i>Section I.</i> — Autriche.....	98
<i>Section II.</i> — Allemagne.....	103
<i>Section III.</i> — Italie.....	109
<i>Section IV.</i> — Angleterre.....	112
CHAPITRE VI. — De la nécessité en France, d'une loi con- cernant la responsabilité civile des automobi- listes à raison des dommages causés par eux...	114
CONCLUSION.....	125
BIBLIOGRAPHIE.....	129

8250. — Imp. Jouve et Cie, 15, rue Racine, Paris. — 5-28

ERRATA

Page 32, 6^e ligne, *au lieu de*: route sur une route, *lire*: roule sur une route.

Page 38, 2^e ligne, *au lieu de*: de manière ne pas gêner la circulation, *lire*: de manière à ne pas gêner la circulation.

Page 42, 3^e ligne, *au lieu de*: chronomètre, *lire*: chronomètre.

Page 100, 1^{re} ligne, *au lieu de*: mais encore ournir, *lire*: mais encore fournir.

Page 108, 24^e ligne, *lire au début de la ligne*: ou une chose détériorée.

Page 119, 26^e ligne, *au lieu de*: *ubi emvolumentum, ibi onus*, *lire*: *ubi emolumentum, ibi onus*.

Page 123, 23^e ligne, *au lieu de*: de dizième dû, *lire*: du dizième dû.

Page 125, 21^e ligne, *au lieu de*: sont intervenu, *lire*: sont intervenus.

Page 129, 17^e ligne, *au lieu de*: par gli accidenti, *lire*: per gli accidenti.

Page 130, 29^e ligne, *au lieu de*: LE CLE'H, *lire*: LE CLEC'H.

